PILOT SMIGŁOWCA

CENA
20 zł

KRAKSA

HONOROWE KRWIODAWSTWO

Krew, ofiarowana potrzebującemu, jest darem serca. Dzięki niej możliwe jest ratowanie zdrowia i życia ludziom chorym i cierpiącym. Honorowi dawcy krwi przynoszą ulgę ich cierpieniom. Czynią to ze szlachetnych, humanitarnych pobudek.

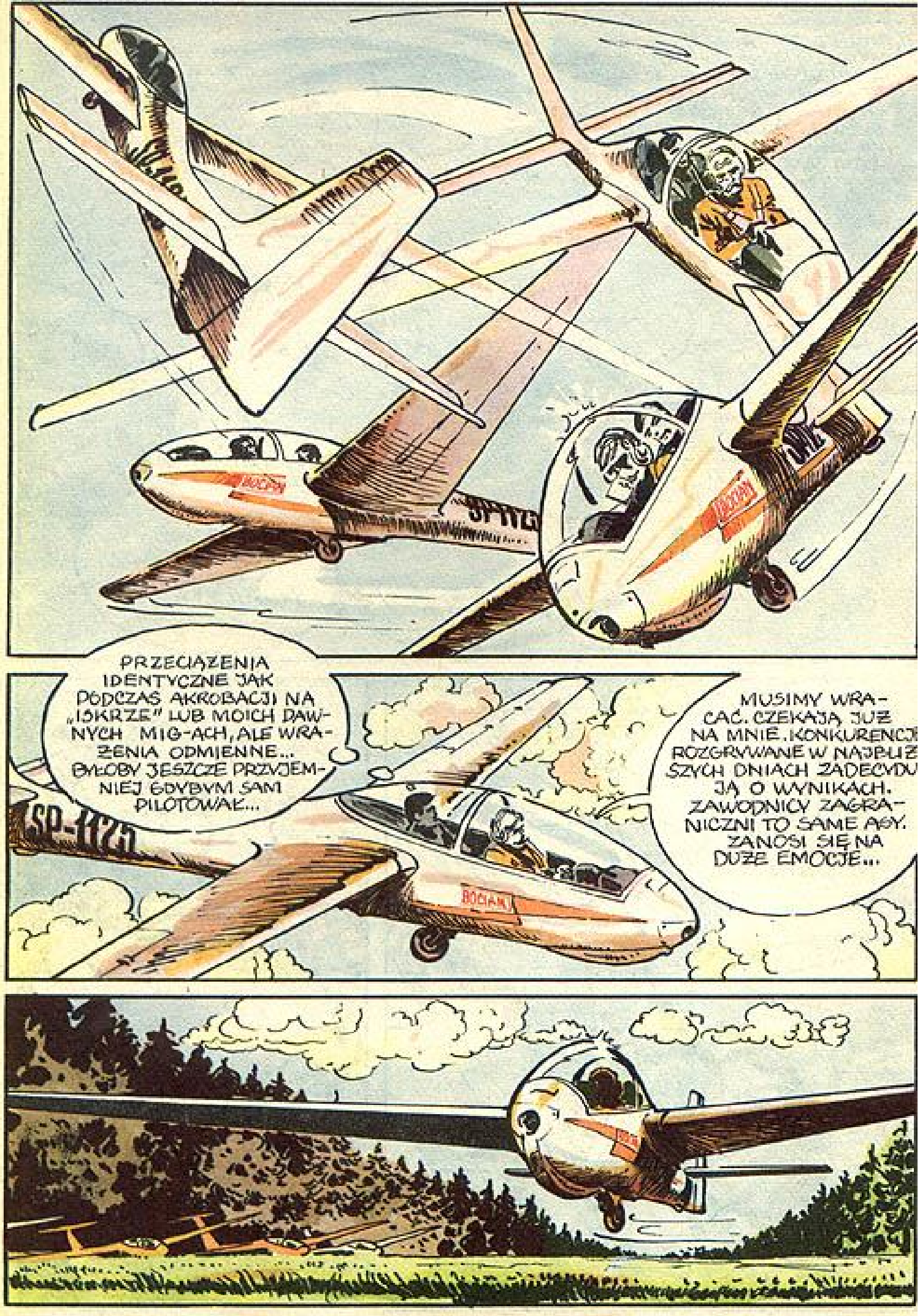
Rozwój krwiodawstwa związany jest z odkryciem (dokonanym w roku 1901 przez austriackiego profesora Karla Landsteinera), że krew ludzka może należeć do różnych grup serologicznych. Wyróżnia się cztery podstawowe grupy krwi: A, B, 0 (zero) i AB. Zabieg przetaczania krwi nazywa się transfuzją. Przed ponad sześćdziesięciu laty zaczęto konserwować krew, co umożliwiło tworzenie jej zapasów i organizowanie tzw. banków krwi. Po drugiej wojnie światowej nastąpił znaczny rozwój nauki o krwi i krwiolecznictwie. Opracowano metody przechowywania krwi w niskich temperaturach, pozwalające na magazynowanie jej przez okresy znacznie dłuższe niż 3 tygodnie. Obecnie większe zastosowanie niż pełna konserwowana krew mają, otrzymywane z krwi, preparaty krwiopochodne. Do rzadkości należą już też bezpośrednie transfuzje.

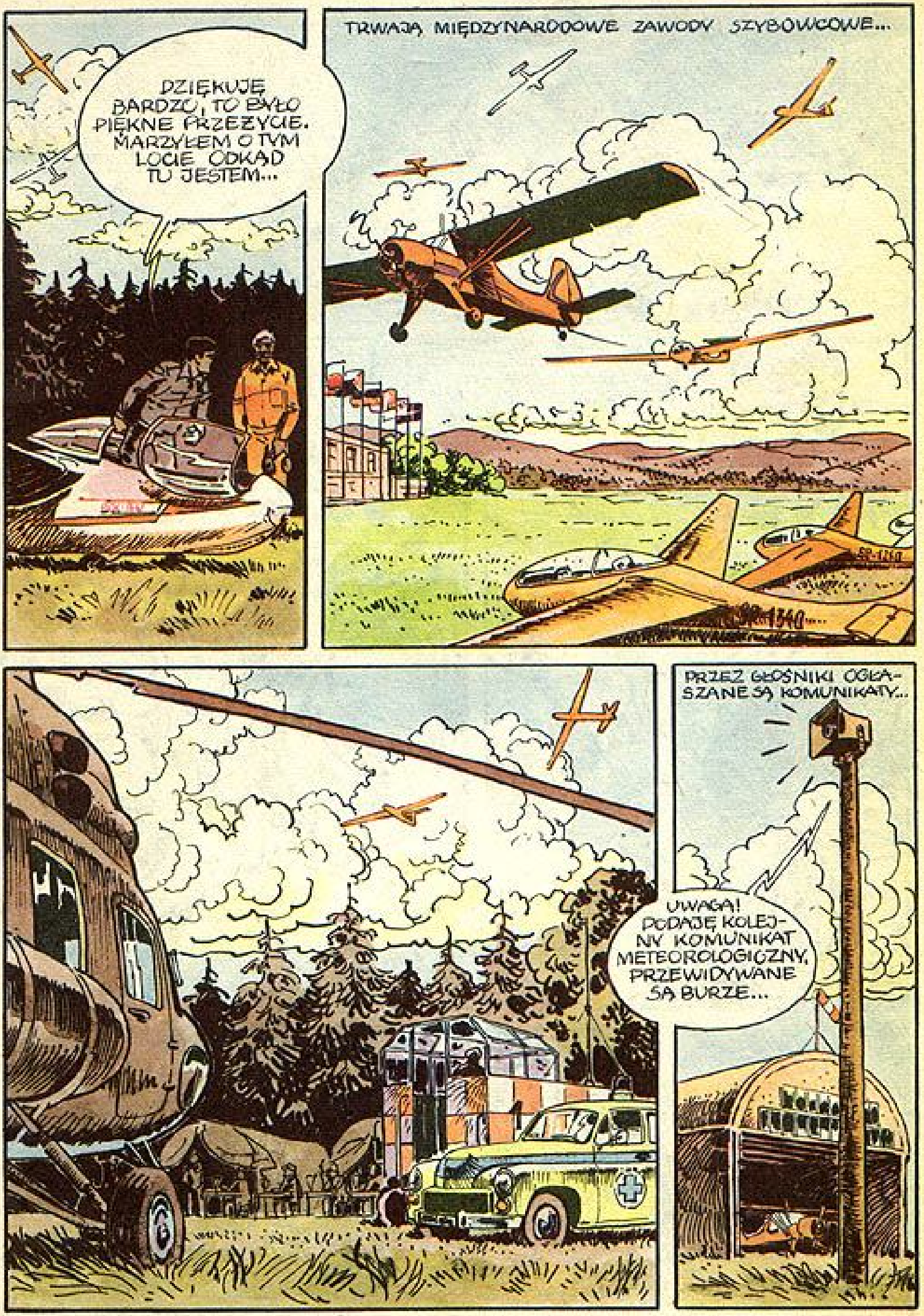
Honorowym dawcą krwi może zostać każdy zdrowy mężczyzna, który ukończył 20 lat i kobieta w wieku powyżej lat 18. Pod warunkiem jednak, że osoba taka nie chorowała na gruźlicę, żółtaczkę zakaźną, cukrzycę, nie przechodziła chorób krwi i układu nerwowego oraz niektórych innych schorzeń. Ponadto ściśle przestrzega się zasady, że oddawanie krwi nie może przynosić szkody organizmowi dawcy, a sama krew musi być biologicznie pełnowartościowa i nie może zawierać żadnych składników, które mogłyby zagrażać zdrowiu biorcy.

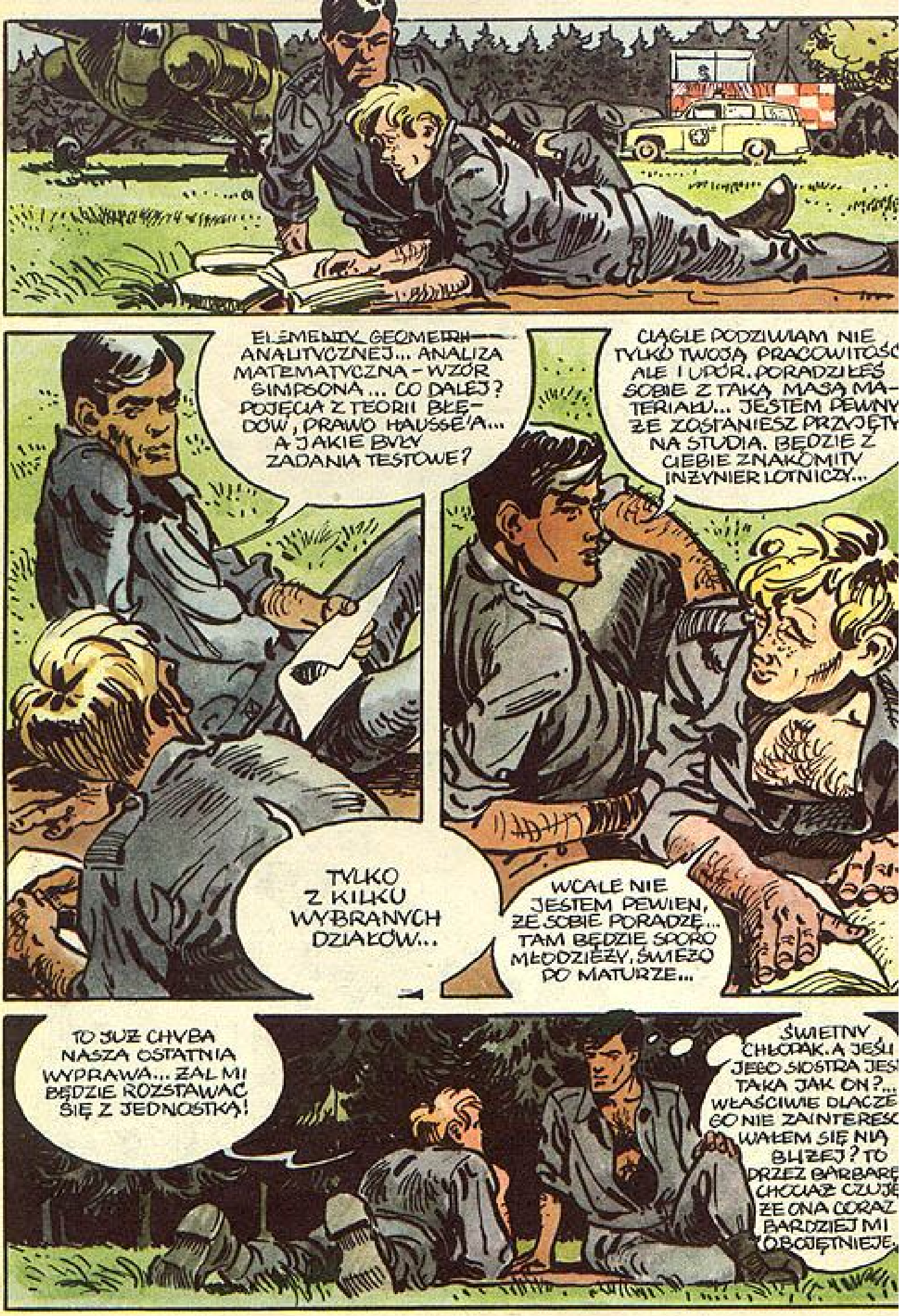
W zależności od zezwolenia lekarza, pobiera się jednorazowo 200 lub 400 mililitrów (cm^3) krwi. Przerwa pomiędzy kolejnymi pobraniami krwi nie może być krótsza niż 8 tygodni u mężczyzn i 12 tygodni u kobiet. Sam zabieg trwa zaledwie kilka minut i jest niemal całkowicie bezbolesny.

Organizacją i propagowaniem honorowego krwiodawstwa zajmuje się u nas w kraju Polski Czerwony Krzyż. W upowszechnianiu w społeczeństwie ideałów honorowego krwiodawstwa znaczną rolę odgrywa również środowisko młodzieżowe. W wielu szkołach istnieją i rozwijają swą działalność młodzieżowe kluby Honorowych Dawców Krwi (HDK).

ZAŁOGA ŚMIGŁOWCA PŁK. KARSKIEGO ODDELEGOWANA ZOSTAŁA DO OBSŁUGI MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH. KORZYSTAJĄC Z CHWILI WOLNEJ OD ZAJĘĆ SĘDZIA GŁÓWNY ZAWODÓW ZABRAŁ KARSKIEGO NA PRZELOT SZYBOWCEM WYCZYNOWYM.
SZYBOWNICTWO-JAKIŻ TO PIĘKNY SPORT. I TA CISZA! ZUPEŁNIE INACZEJ NIŻ W ŚMIGŁOWCU ODBIERA SIĘ WIDOKI. ŻEBY TAK MIEĆ CZAS I MOŻLIWOŚCI POLATAĆ OD CZASU DO CZASU...
NO I JAKIE WRAŻENIA, PANIE PORUCZNIKU?
JAK PAN WIE, TAK SIĘ ZŁOŻYŁO, ŻE NA SZYBOWCACH JESZCZE NIE LATAŁEM, ALE ZAWSZE UWAŻAŁEM, ŻE SZYBOWNICTWO JEST CZYMŚ WSPANIAŁYM. NIE MYLIŁEM SIĘ!
CIESZĘ SIĘ, ŻE PRZYNAJMNIEJ DZISIAJ UDAŁO MI SIĘ ZNALEŹĆ CHWILĘ CZASU, ŻEBY ZABRAĆ PANA NA TEN LOT, TAK JAK OBIECAŁEM. Z RACJI MOICH ZAJĘĆ SAM RZADKO KIEDY MAM MOŻLIWOŚĆ WSIĄŚĆ DO SZYBOWCA... A TERAZ POKAŻĘ PANU KILKA EWOLUCJI...


PRZECIĄŻENIA IDENTYCZNE JAK PODCZAS AKROBACJI NA „ISKRZE" LUB MOICH DAWNYCH MIG-ACH, ALE WRAŻENIA ODMIENNE... BYŁOBY JESZCZE PRZYJEMNIEJ GDYBYM SAM PILOTOWAŁ...
MUSIMY WRACAĆ. CZEKAJĄ JUŻ NA MNIE. KONKURENCJĘ ROZGRYWANE W NAJBLIŻSZYCH DNIACH ZADECYDUJĄ O WYNIKACH. ZAWODNICY ZAGRANICZNI TO SAME ASY. ZANOSI SIĘ NA DUŻE EMOCJE...
SP-1171
BOCIAN


DZIĘKUJĘ BARDZO, TO BYŁO PIĘKNE PRZEŻYCIE. MARZYŁEM O TYM LOCIE ODKĄD TU JESTEM...
TRWAJĄ MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE...
PRZEZ GŁOŚNIKI OGŁASZANE SĄ KOMUNIKATY...
UWAGA! PODAJĘ KOLEJNY KOMUNIKAT METEOROLOGICZNY, PRZEWIDYWANE SĄ BURZE...


ELEMENTY GEOMETRII ANALITYCZNEJ... ANALIZA MATEMATYCZNA - WZÓR SIMPSONA... CO DALEJ? POJĘCIA Z TEORII BŁĘDÓW, PRAWO HAUSSE'A... A JAKIE BYŁY ZADANIA TESTOWE?
CIĄGLE PODZIWIAM NIE TYLKO TWOJĄ PRACOWITOŚĆ ALE I UPÓR. PORADZIŁEŚ SOBIE Z TAKĄ MASĄ MATERIAŁU... JESTEM PEWNY ŻE ZOSTANIESZ PRZYJĘTY NA STUDIA. BĘDZIE Z CIEBIE ZNAKOMITY INŻYNIER LOTNICZY...
TYLKO Z KILKU WYBRANYCH DZIAŁÓW...
WCALE NIE JESTEM PEWIEN, ŻE SOBIE PORADZĘ... TAM BĘDZIE SPORO MŁODZIEŻY, ŚWIEŻO PO MATURZE...
TO JUŻ CHYBA NASZA OSTATNIA WYPRAWA... ŻAL MI BĘDZIE ROZSTAWAĆ SIĘ Z JEDNOSTKĄ!
ŚWIETNY CHŁOPAK. A JEŚLI JEGO SIOSTRA JEST TAKA JAK ON?... WŁAŚCIWIE DLACZEGO NIE ZAINTERESOWAŁEM SIĘ NIĄ BLIŻEJ? TO PRZEZ BARBARĘ CHOCIAŻ CZUJĘ ŻE ONA CORAZ BARDZIEJ MI OBOJĘTNIEJE.

PRZED MOIM ODEJŚCIEM DO WOJSKOWEJ AKADEMII TECHNICZNEJ MUSZĘ KIEDYŚ WRESZCIE PORozmawiać z KARSKIM NA TEMAT HANI. CZY ON NIE WIDZI JAKA ONA JEST W NIM ZAKOCHANA? NIECHBY WRESZCIE TA DZIENNIKARKA DAŁA MU SPOKÓJ!
DO ROZMAWIAJĄCYCH PODSZEDŁ DYŻURNY METEOROLOG.
WITAM ZABEZPIECZENIE! NIE PRZESZKADZAJCIE SOBIE... MOŻNA USIĄŚĆ KOŁO WAS?...
WITAMY PANA INŻYNIERA! PRZEPRASZAMY ZA NASZ SWOBODNY UBIÓR.
WIDZĘ, ŻE MOJA POGODA WAM TEŻ ODPOWIADA. SĄDZĘ, ŻE TEN PLAŻOWY STRÓJ NIE STANOWIŁBY PRZESZKODY W PRZYPADKU KONIECZNOŚCI NATYCHMIASTOWEGO STARTU!?...
OCZYWIŚCIE. START TO KWESTIA KILKU MINUT, -GDY TYLKO SILNIKI OSIĄGNĄ WŁAŚCIWE OBROTY...
ZANOSI SIĘ NA POGORSZENIE POGODY, ALE DLA KONKURENCJI LOTÓW PO TRASIE TO KORZYSTNIEJSZE. ZAWODNICY NIE BĘDĄ NARZEKAĆ NA BRAK PRĄDÓW WZNOSZĄCYCH...

MAPA METEOROLOGICZNA Z PROGNOZĄ POGODY NA DZIEŃ NASTĘPNY.

- DZISIEJSZA KONKURENCJA KOŃCZY SIĘ. NIE BĘDZIECIE JUŻ POTRZEBNI. DO ZOBACZENIA.

... NIMBUSY NA SŁABYM FRONCIE...

SŁYSZĘ NAWET, ŻE ZAPOWIADAJĄ KONIEC ZAWODÓW NA DZIŚ. ZBIERAJMY SIĘ ZATEM...

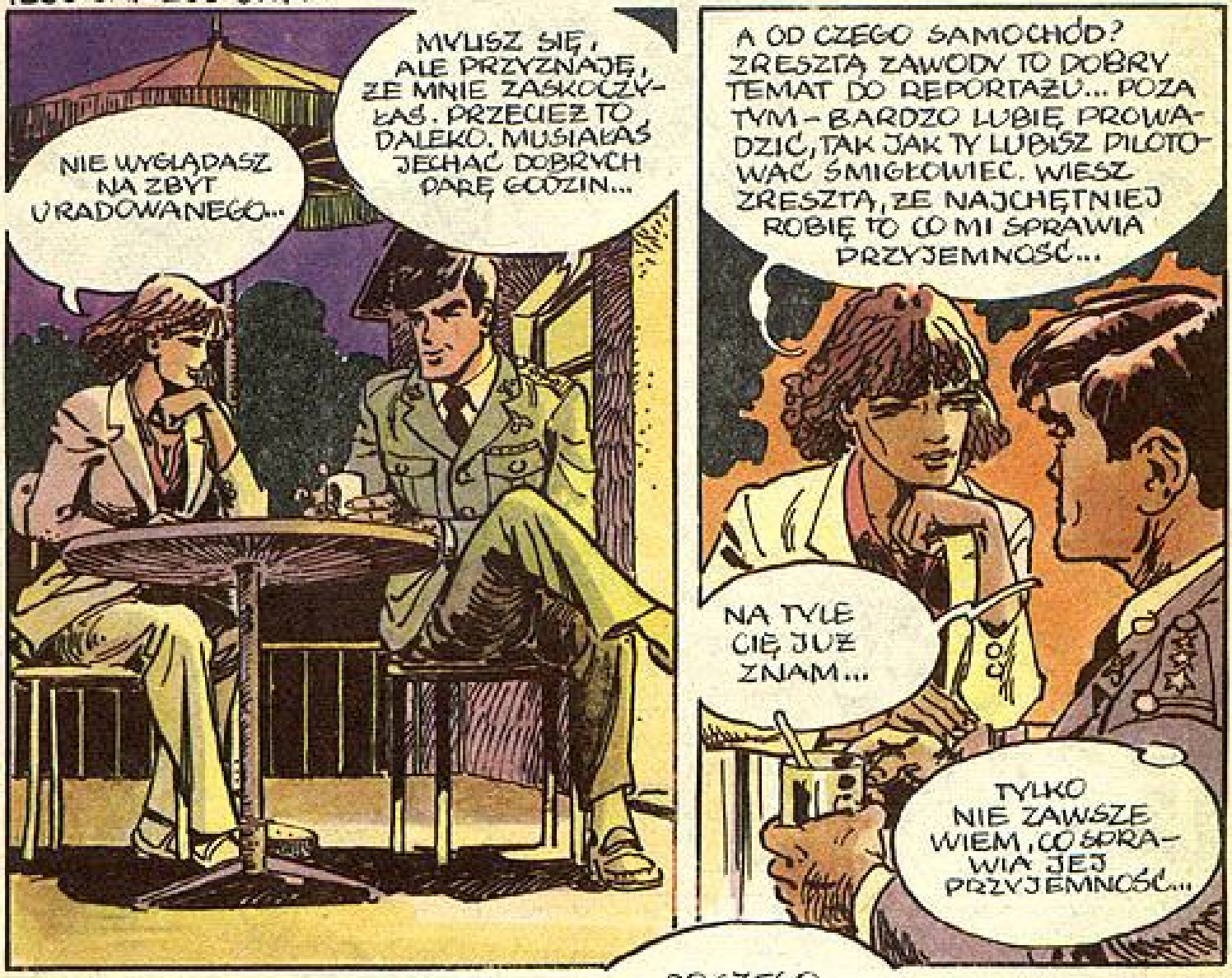
NA PEWNO SIĘ JESZCZE DZIŚ SPOTKAMY...

DO ŚMIGŁOWCA ZBLIŻA SIĘ BARBARA TARNICKA:

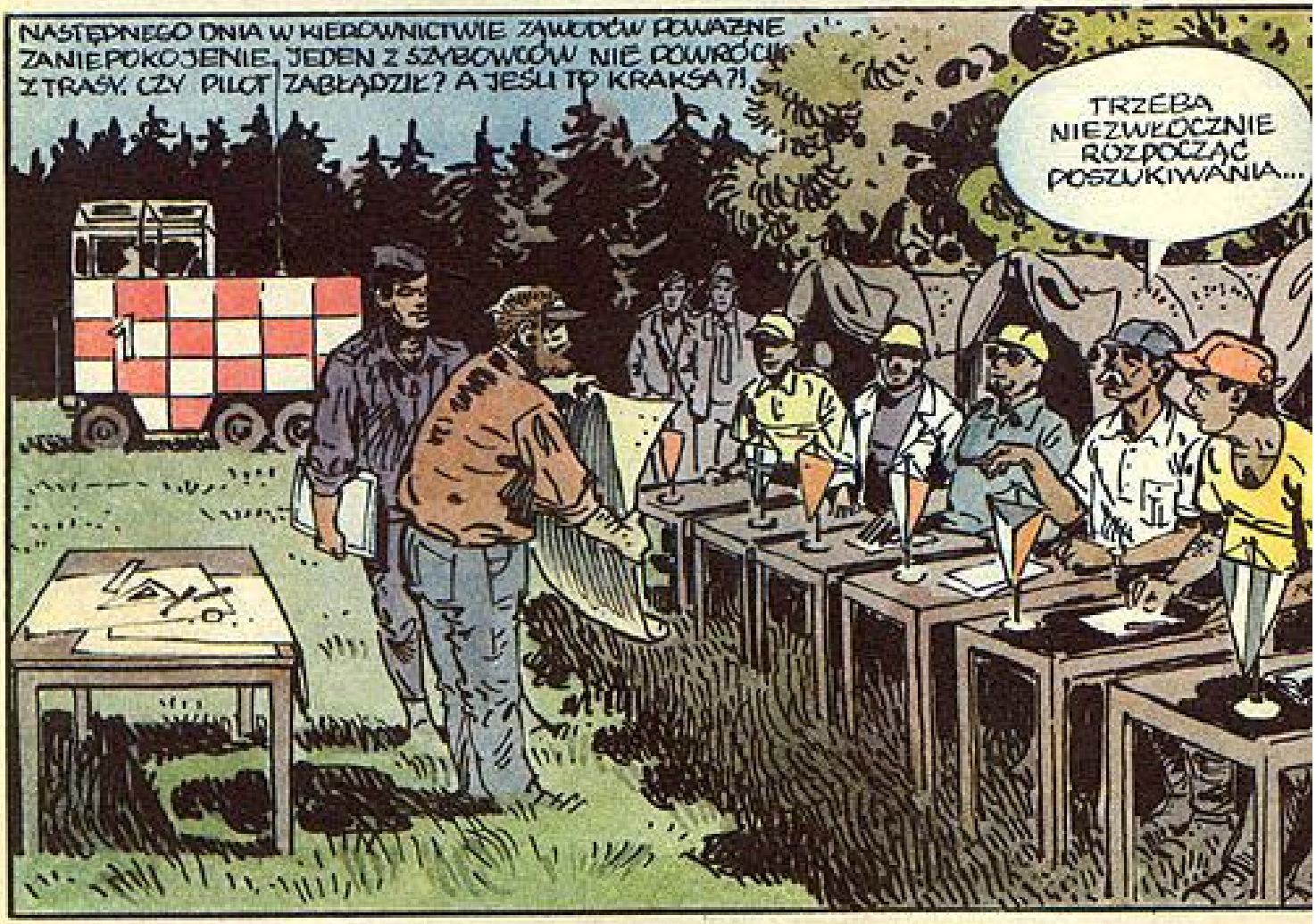
NAWET TU SIĘ ZJAWIŁA. KIEDY ZE WRESZCIE SIĘ ODCZEPI... A TAK CHCIAŁEM Z NIM POROZMAWIAĆ O HANCE...

TO TYPOWE DLA NIEJ, ŻE NAWET MNIE NIE UPRZEDZIŁA O PRZYJEŹDZIE... PRZYKRADZĘ SIĘ NA TYM, ŻE MYŚLĘ O NIEJ CORAZ BARDZIEJ KRYTYCZNIE...

TEGO SAMEGO DNIA...



CZY NIE MÓGŁBYŚ PRZEJŚĆ DO LOTNICTWA CYWILNEGO? JESTEŚ PODOBNO ŚWIETNYM PILOTEM. MÓGŁBYŚ LATAĆ NA TRASACH ZAGRANICZNYCH, ZOBACZYĆ TROCHĘ ŚWIATA.
RÓŻNIMY SIĘ, NIESTETY, W POGLĄDACH NA ZASADNICZE SPRAWY.
PAŃSTWO POZWOLĄ, ŻE SIĘ PRZYSIĄDĘ? MAM DLA PANI REDAKTOR KILKA INFORMACJI NA TEMAT KTÓRYCH JUŻ ROZMAWIALIŚMY PRZED POŁUDNIEM...
PROSIMY BARDZO. MUSISZ WIEDZIEĆ, BASIU, ŻE PAN INŻYNIER TO KOPALNIA WIEDZY O LOTNICTWIE SPORTOWYM...
WIESZ, BASIU, ŚWIAT NA PEWNO JEST INTERESUJĄCY, ALE JA NA DOBRĄ SPRAWĘ NIE ZNAM DOBRZE WŁASNEGO KRAJU. A POZA TYM – NIE MYŚLĘ O ZRZUCENIU MUNDURU.
DOBRZE, ŻE PRZYSZEDŁ, I PRZERWAŁ TĘ IRYTUJĄCĄ ROZMOWĘ...


NASTĘPNEGO DNIA W KIEROWNICTWIE ZAWODÓW POWAŻNE ZANIEPOKOJENIE. JEDEN Z SZYBOWCÓW NIE POWRÓCIŁ Z TRASY. CZY PILOT ZABŁĄDZIŁ? A JEŚLI TO KRAKSA?!
TRZEBA NIEZWŁOCZNIE ROZPOCZĄĆ POSZUKIWANIA...

OTO JEGO TRASA. PRZYPUSZCZAMY, ŻE MÓGŁ WYLĄDOWAĆ GDZIEŚ W POBLIŻU TEJ OSI. BĘDZIEMY CAŁY CZAS UTRZYMYWALI Z PANEM ŁĄCZNOŚĆ... POWODZENIA!
TEXACO
ZROZUMIAŁEM! NATYCHMIAST STARTUJĘ!

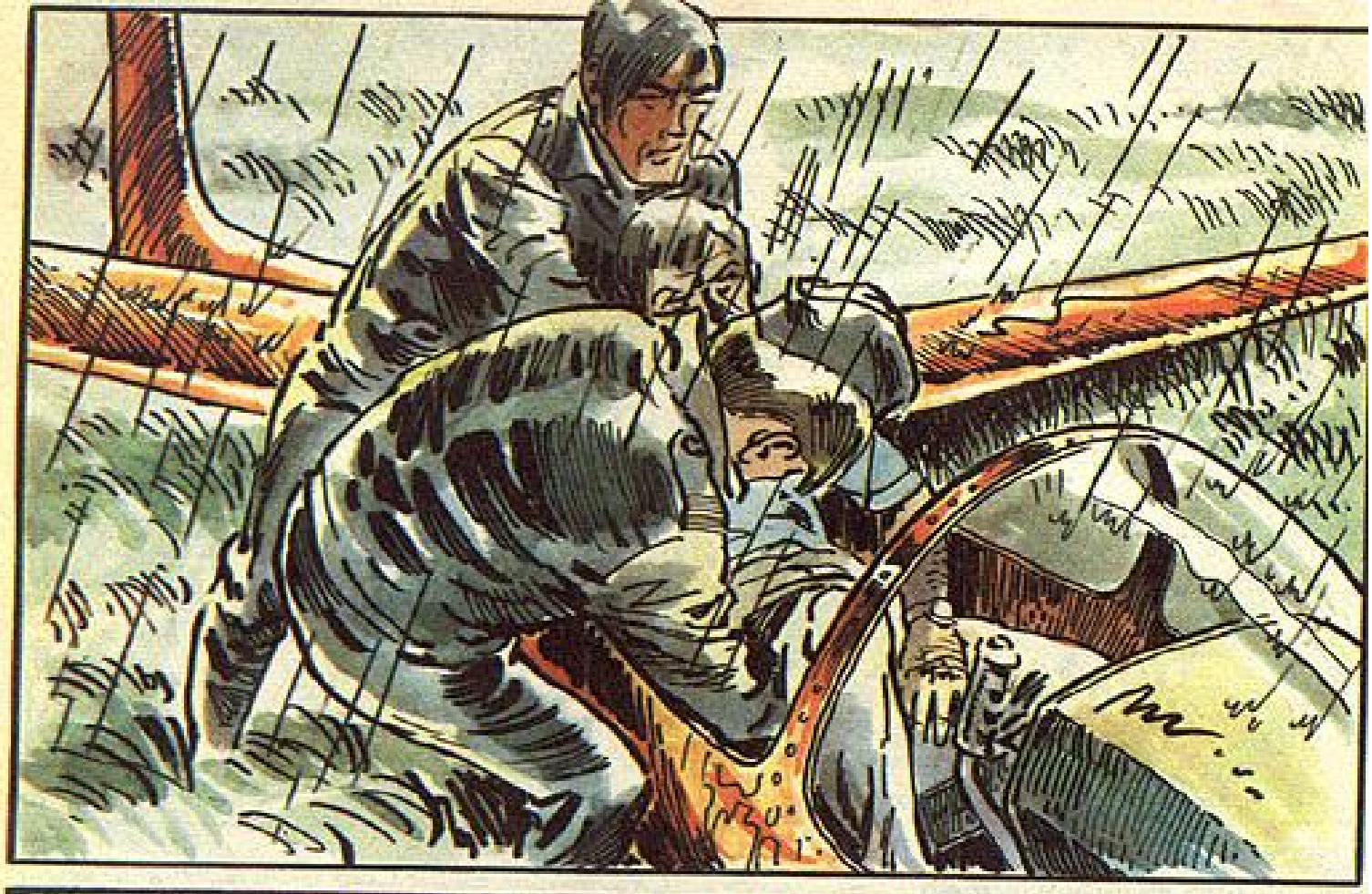
NIE BĘDZIE MIAŁ ŁATWEGO ZADANIA. POGODA SIĘ POGARSZA... PRZEWIDUJĘ OPADY, A CO ZA TYM IDZIE FATALNA WIDOCZNOŚĆ...

CORAZ MOCNIEJ RZUCA...
PODCHODZĘ DO PIERWSZEGO PUNKTU ZWROTNEGO. POGODA GWAŁTOWNIE SIĘ PSUJE... ODBIÓR...
TRUDNO GO BĘDZIE ODNALEŹĆ W TYCH WARUNKACH...
MOŻE TEN SZYBOWNIK WYLĄDOWAŁ GDZIEŚ W TEJ OKOLICY? PROPONUJĘ OBLECIEĆ TEN LAS DOOKOŁA, BO STĄD NIC NIE WIDAĆ...
DOBRZE, SKRĘCAM! BĘDZIEMY SIĘ TRZYMALI SKRAJU LASU.
NAGLE!...
SPÓJRZ! TAM! NA TEJ ŁĄCE!

WIDZĘ SZYBOWIEC NA SKRAJU LASU. PODAJĘ WSPÓŁRZĘDNE... ZNIŻAM SIĘ DO LĄDOWANIA...
ZDAJE SIĘ, ŻE MA ZŁAMANE SKRZYDŁO...
PRZY LĄDOWANIU USZKODZIŁ SKRZYDŁO. W POBLIŻU NIKOGO NIE WIDAĆ. LĄDUJĘ...
KABINĘ MA ZAMKNIĘTĄ. CHYBA JEST W ŚRODKU!

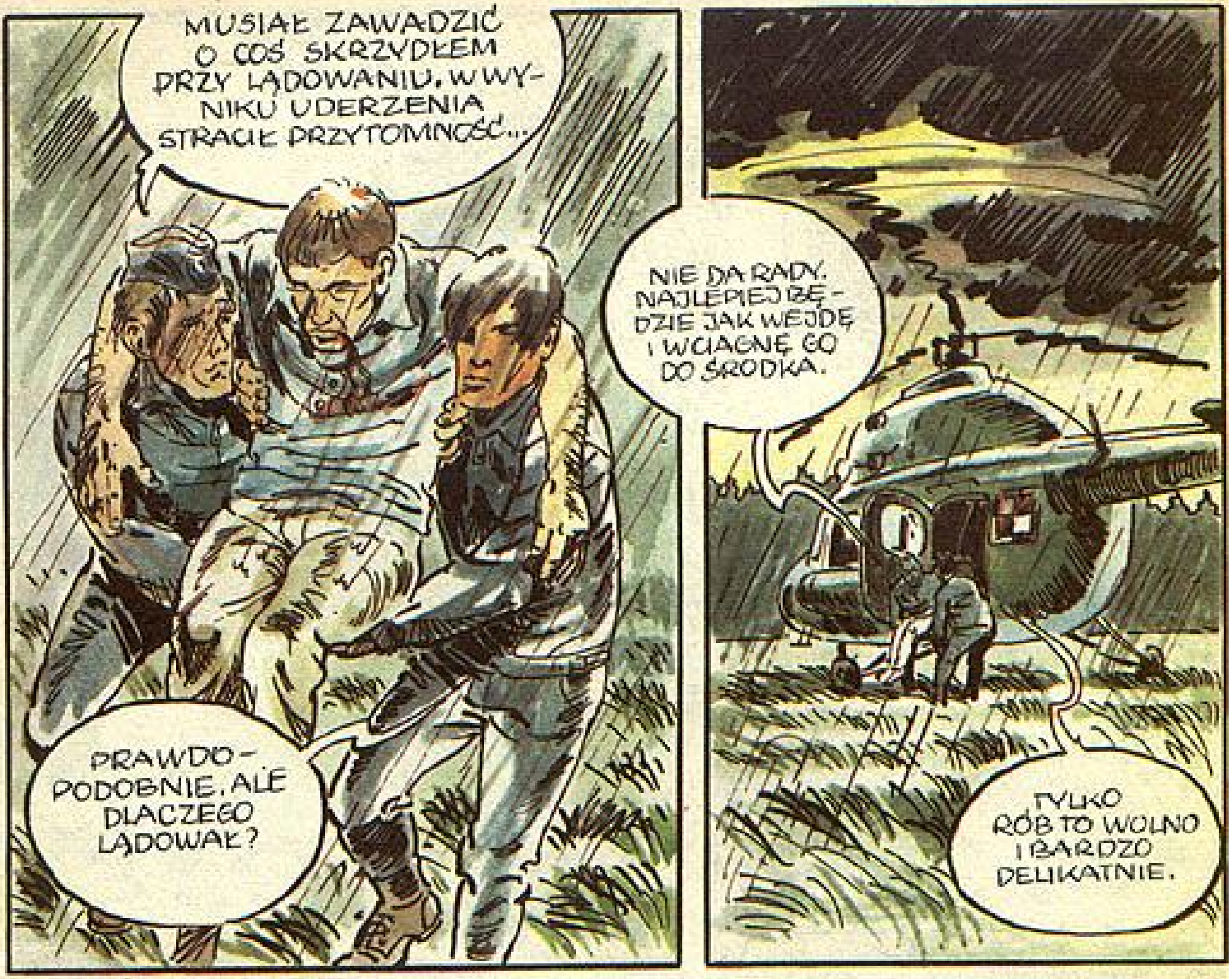
WIDZĘ GO. SIEDZI W FOTELU!...
ZACIĘŁA SIĘ! NIE MOGĘ OTWORZYĆ!

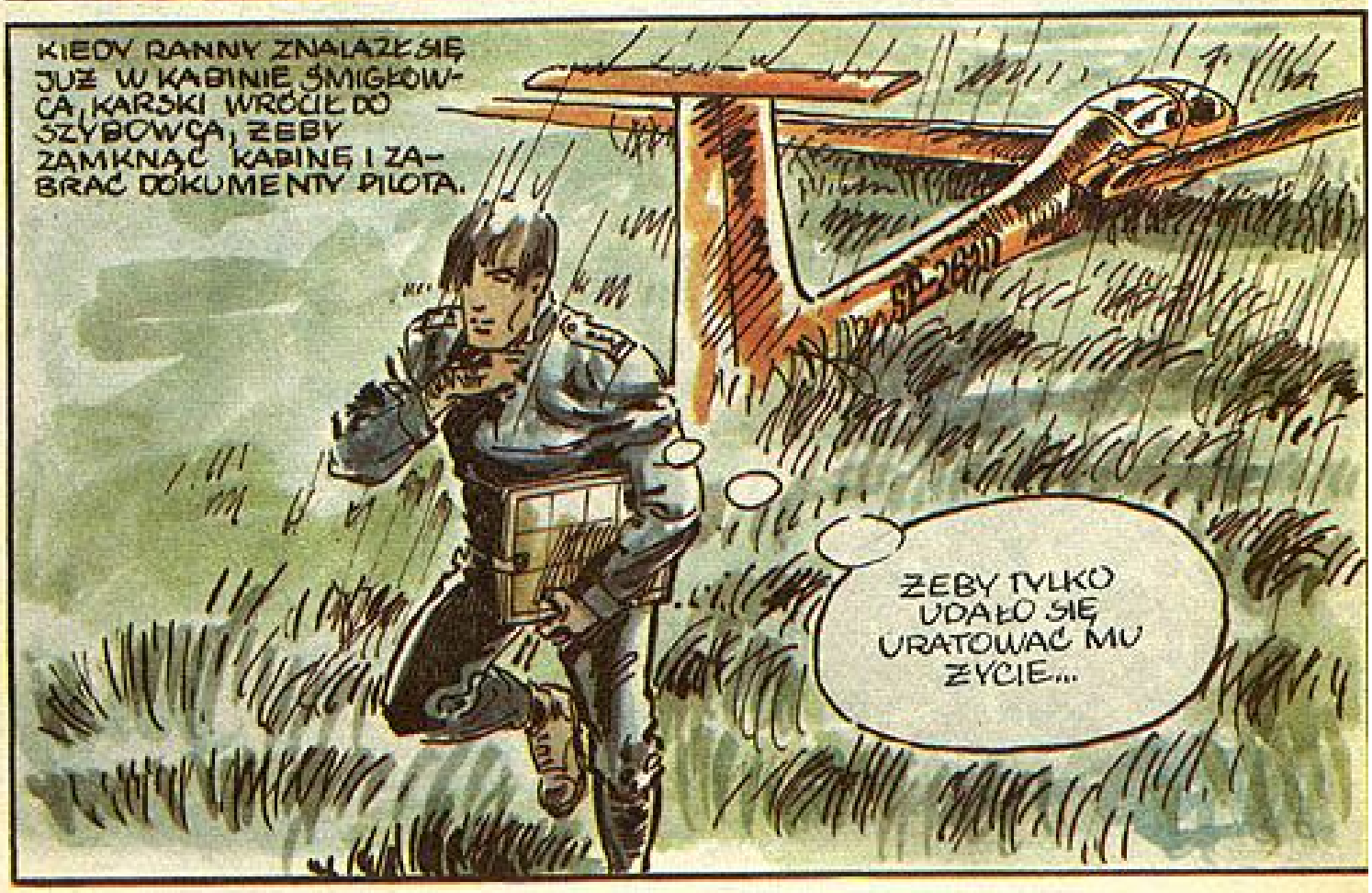
NO, NARESZCIE! PUŚCIŁA!
CZY ŻYJE?
NIE MAMY CHWILI DO STRACENIA! ODEPNIJ MU PASY!

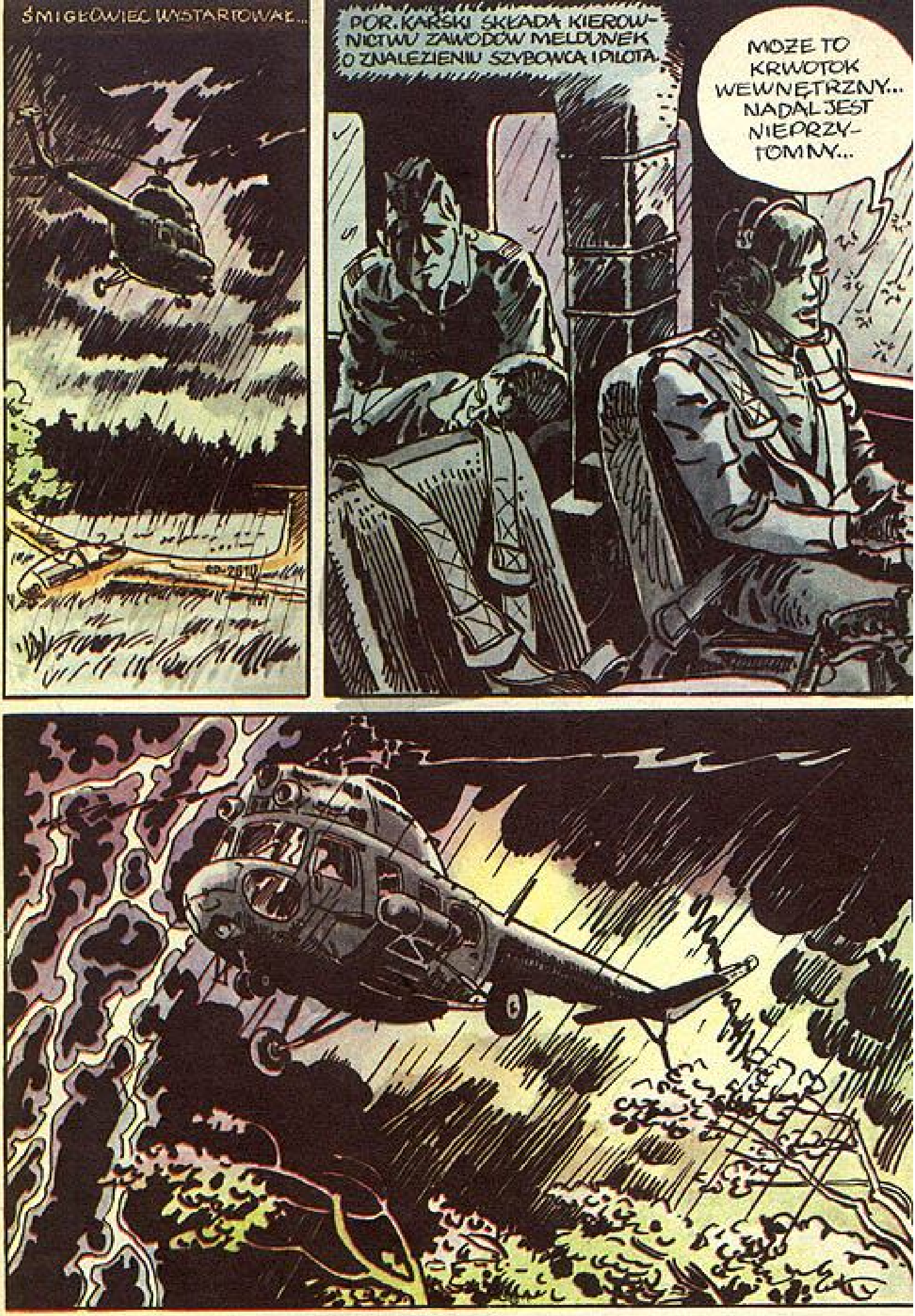


SP-2610

ŻYJE!!
MUSIMY TERAZ JAK NAJOSTROŻNIEJ GO PRZENIEŚĆ.

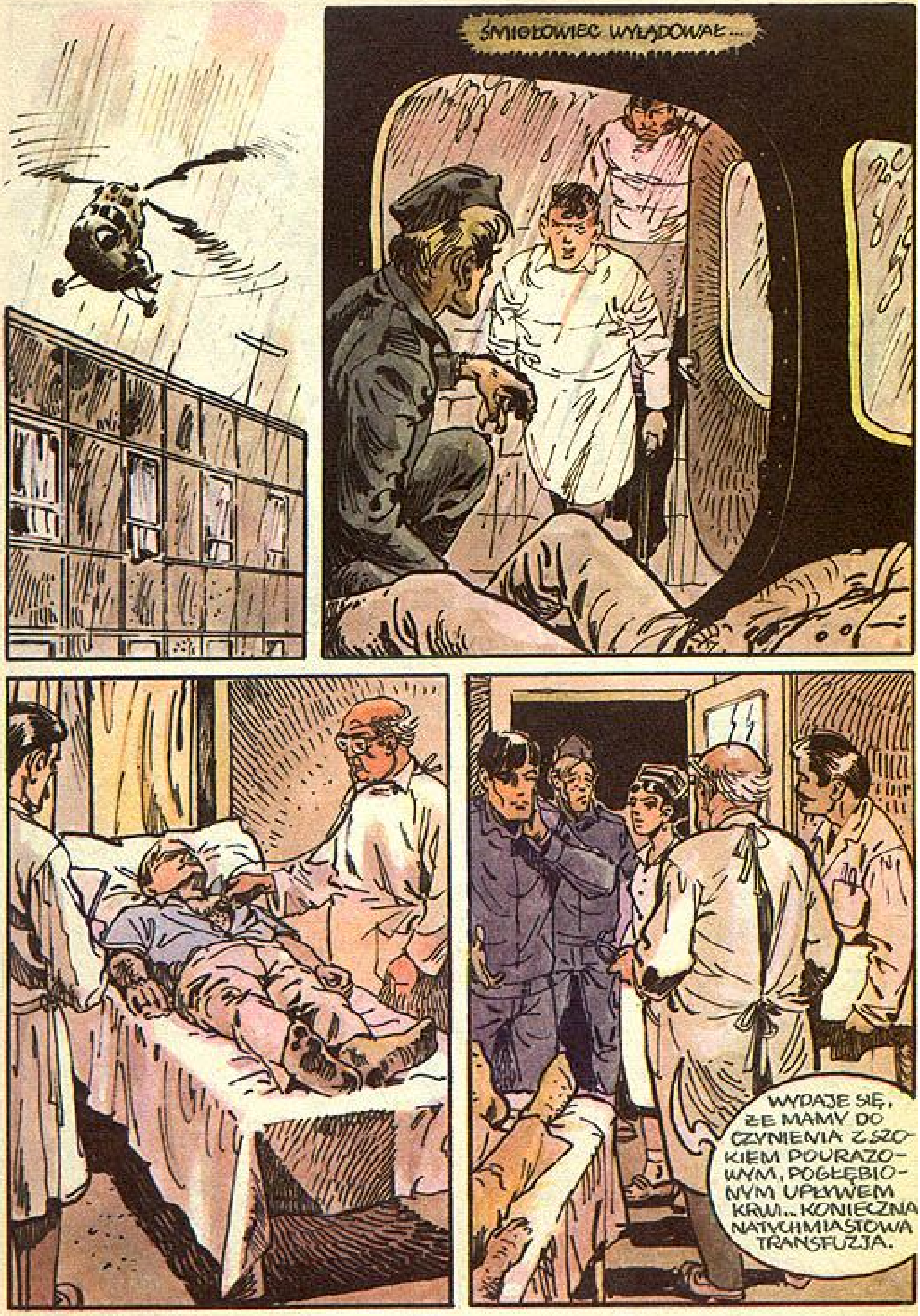

MUSIAŁ ZAWADZIĆ O COŚ SKRZYDŁEM PRZY LĄDOWANIU. W WYNIKU UDERZENIA STRACIŁ PRZYTOMNOŚĆ...
PRAWDOPODOBNIE, ALE DLACZEGO LĄDOWAŁ?
NIE DA RADY. NAJLEPIEJ BĘDZIE JAK WEJDĘ I WCIĄGNĘ GO DO ŚRODKA.
TYLKO RÓB TO WOLNO I BARDZO DELIKATNIE.


KIEDY RANNY ZNALAZŁ SIĘ JUŻ W KABINIE ŚMIGŁOWCA, KARSKI WRÓCIŁ DO SZYBOWCA, ŻEBY ZAMKNĄĆ KABINĘ I ZABRAĆ DOKUMENTY PILOTA.
ŻEBY TYLKO UDAŁO SIĘ URATOWAĆ MU ŻYCIE...


ŚMIGŁOWIEC WYSTARTOWAŁ...
POR. KARSKI SKŁADA KIEROWNICTWU ZAWODÓW MELDUNEK O ZNALEZIENIU SZYBOWCA I PILOTA.
MOŻE TO KRWOTOK WEWNĘTRZNY... NADAL JEST NIEPRZYTOMNY...

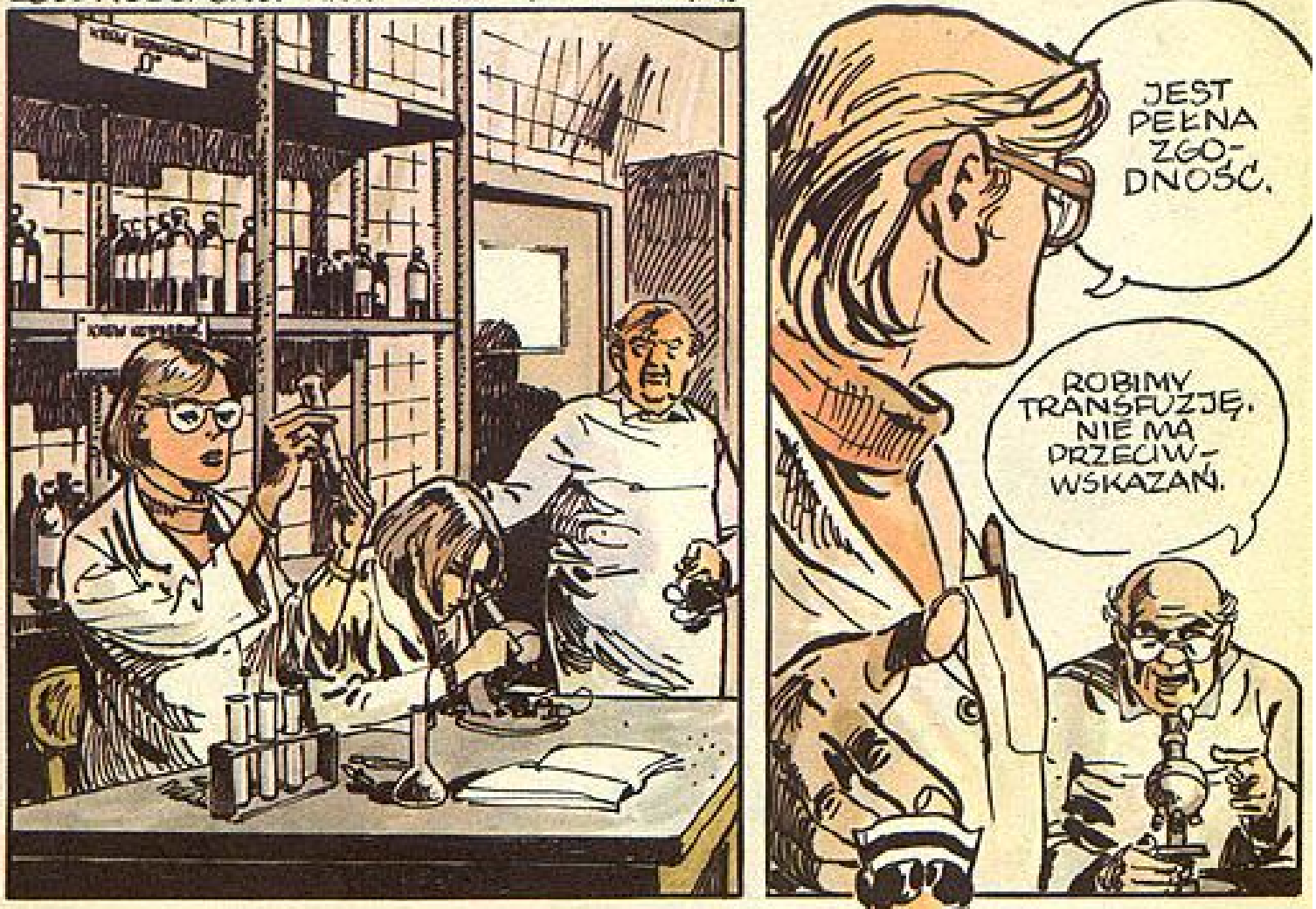
PCHAM SIĘ PROSTO W BURZĘ!
PRZEDE MNĄ, NA TRASIE POWROTNEJ, SILNE BURZE. MUSZĘ ZAWRÓCIĆ. ODBIÓR...
POR. KARSKI OTRZYMUJE POLECENIE LĄDOWANIA W NAJBLIŻSZYM MIASTECZKU, W KTÓRYM ZNAJDUJE SIĘ SZPITAL...
ZROZUMIAŁEM. ZA KILKA MINUT POWINIENEM DOLECIEĆ. Z KTÓREJ STRONY MIASTECZKA JEST TEN SZPITAL I CZY JEST MOŻLIWOŚĆ LĄDOWANIA W POBLIŻU?
JESTEŚMY POŁĄCZENI TELEFONICZNIE ZE SZPITALEM. WYPATRUJĄ GO PO ZACH. STRONIE NA PRZEDMIEŚCIU. MÓWIĄ, ŻE PRZED BUDYNKIEM JEST PORÓSNIĘTY TRAWĄ SKWER...
PO CHWILI PLUT. KALIŃSKI ZAJĄŁ SWOJE MIEJSCE OBOK PILOTA...
MUSIMY ODSZUKAĆ TEN SZPITAL. DESZCZ UTRUDNIA OBSERWACJĘ... POMÓŻ MI...

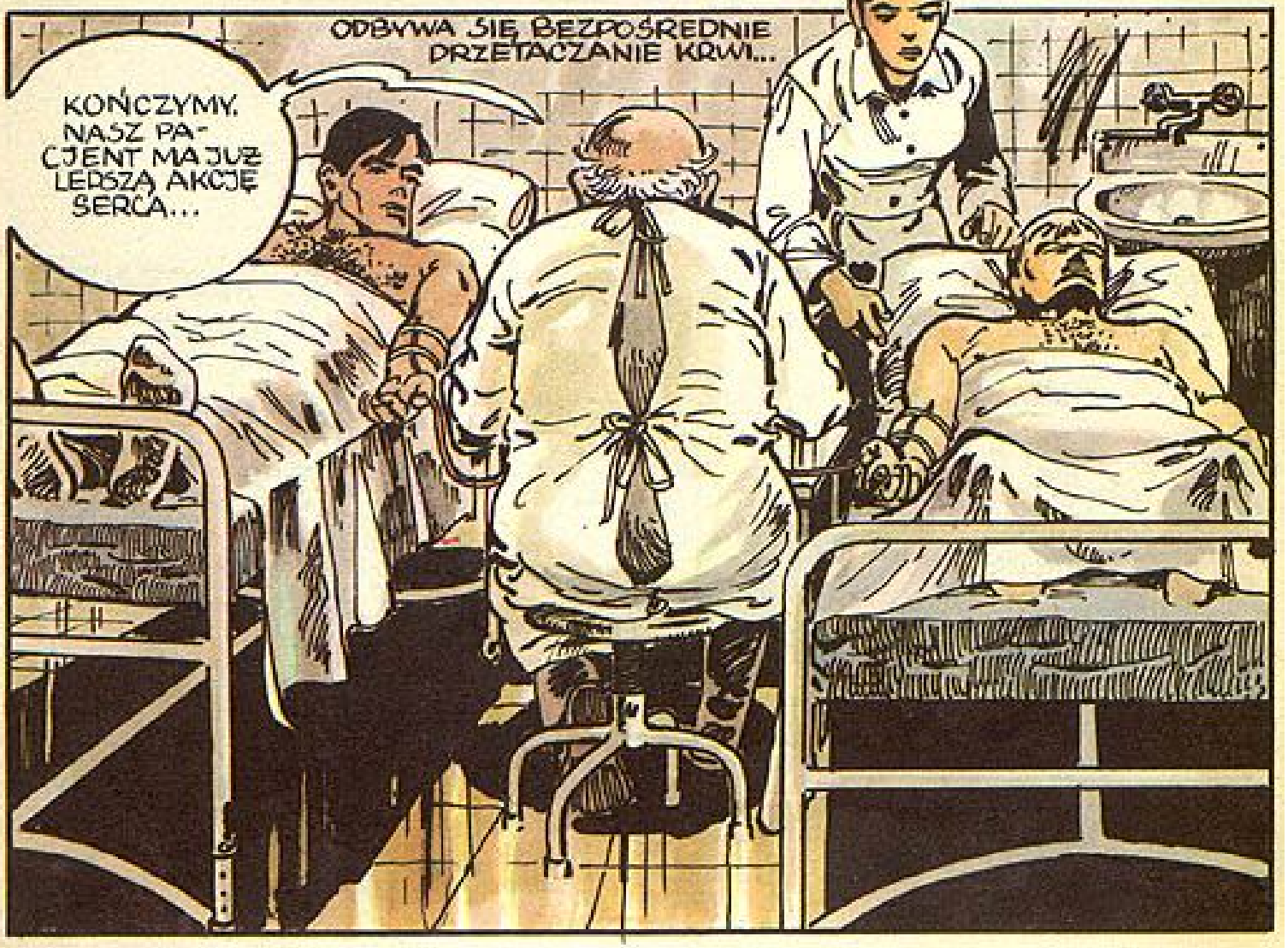
TO NA PEWNO TAM. WSZYSTKO SIĘ ZGADZA.
ZNIŻAM SIĘ DO LĄDOWANIA... UWAŻAJ, CZY NIE MA TU GDZIEŚ JAKICHŚ DRUTÓW. PRAWIE NIC NIE WIDAĆ PRZEZ TEN DESZCZ...
NIE ZAUWAŻYŁEM ŻADNYCH PRZESZKÓD. MOŻESZ PODEJŚĆ OD STRONY TYCH DRZEW.

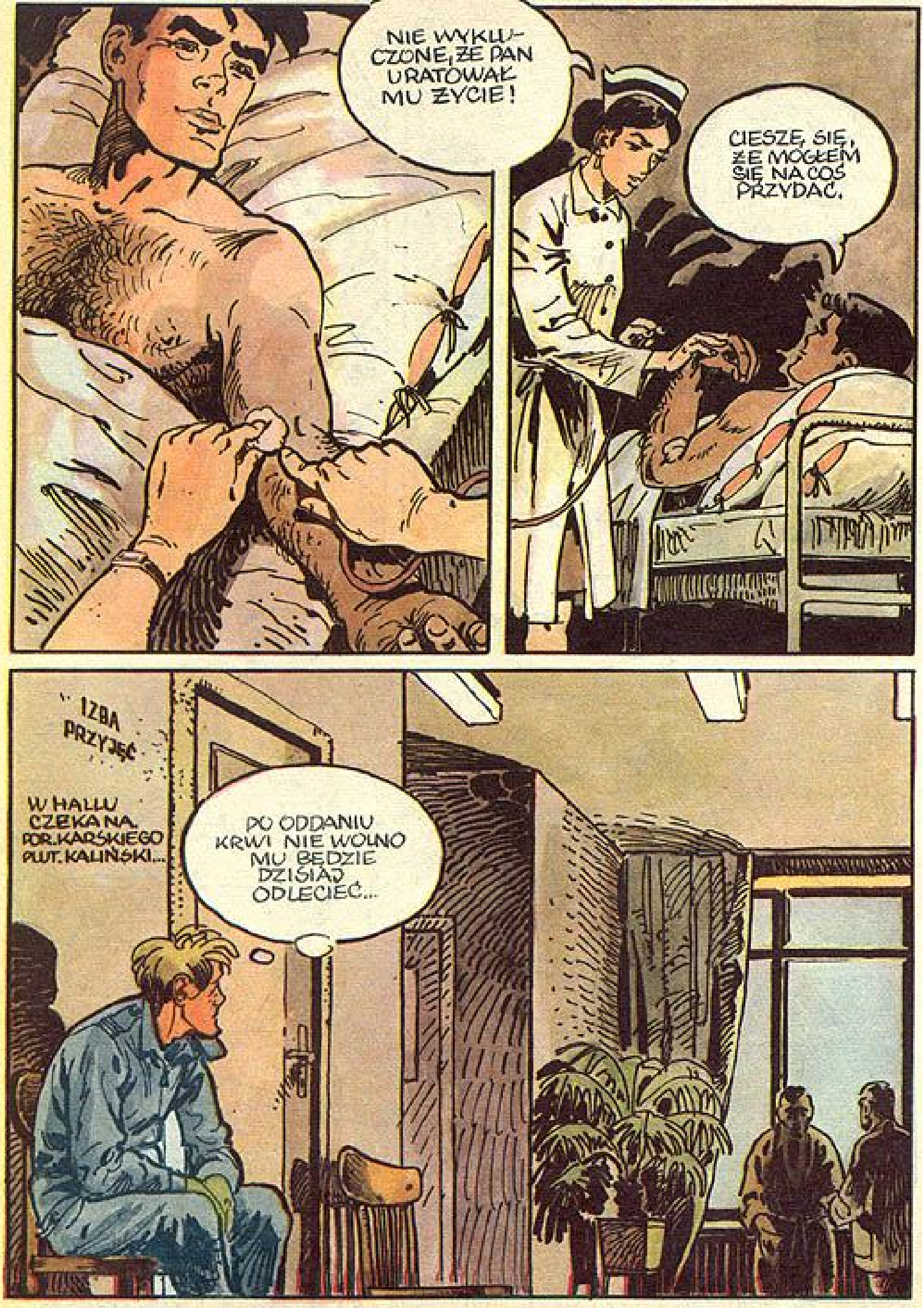

ŚMIGŁOWIEC WYLĄDOWAŁ...
WYDAJE SIĘ, ŻE MAMY DO CZYNIENIA Z SZOKIEM POURAZOWYM, POGŁĘBIONYM UPŁYWEM KRWI... KONIECZNA NATYCHMIASTOWA TRANSFUZJA.

PANIE DOKTORZE. WEDŁUG DOWODU PACJENT MA GRUPĘ A, Rh+ I MY NIESTETY TEJ GRUPY KRWI.
PANIE DOKTORZE! PACJENT ODZYSKUJE PRZYTOMNOŚĆ!
JEŚLI POTRZEBNA JEST KREW TO... JESTEM HONOROWYM DAWCĄ... MAM GRUPĘ A...
JA MAM POTRZEBNĄ GRUPĘ KRWI! PROSZĘ WZIĄĆ PRÓBĘ...
DZIĘKUJĘ, ALE POTRZEBUJEMY A, Rh+... JA TEŻ MAM GRUPĘ A...

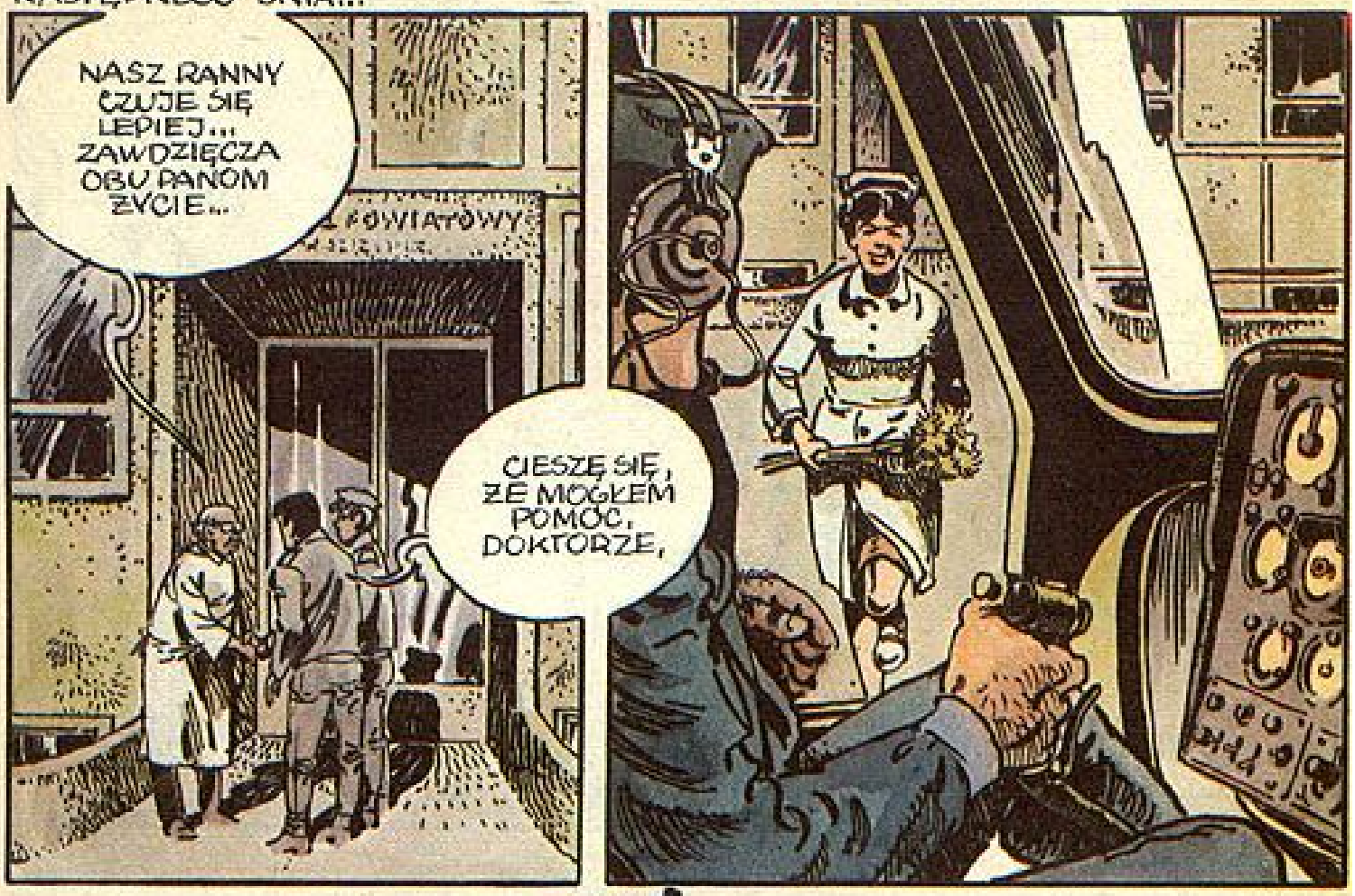
DO KILKU MINUTACH W LABORATORIUM SZPITALA DOKONANO PORÓWNANIA ZGODNOŚCI GRUP KRWI DAWCY I PACJENTA.






NIE WYKLUCZONE, ŻE PAN URATOWAŁ MU ŻYCIE!
CIESZĘ SIĘ, ŻE MOGŁEM SIĘ NA COŚ PRZYDAĆ.
IZBA PRZYJĘĆ
W HALLU CZEKA NA POR. KARSKIEGO PLUT. KALIŃSKI...
PO ODDANIU KRWI NIE WOLNO MU BĘDZIE DZIŚ LATAĆ...

NASTĘPNEGO DNIA...



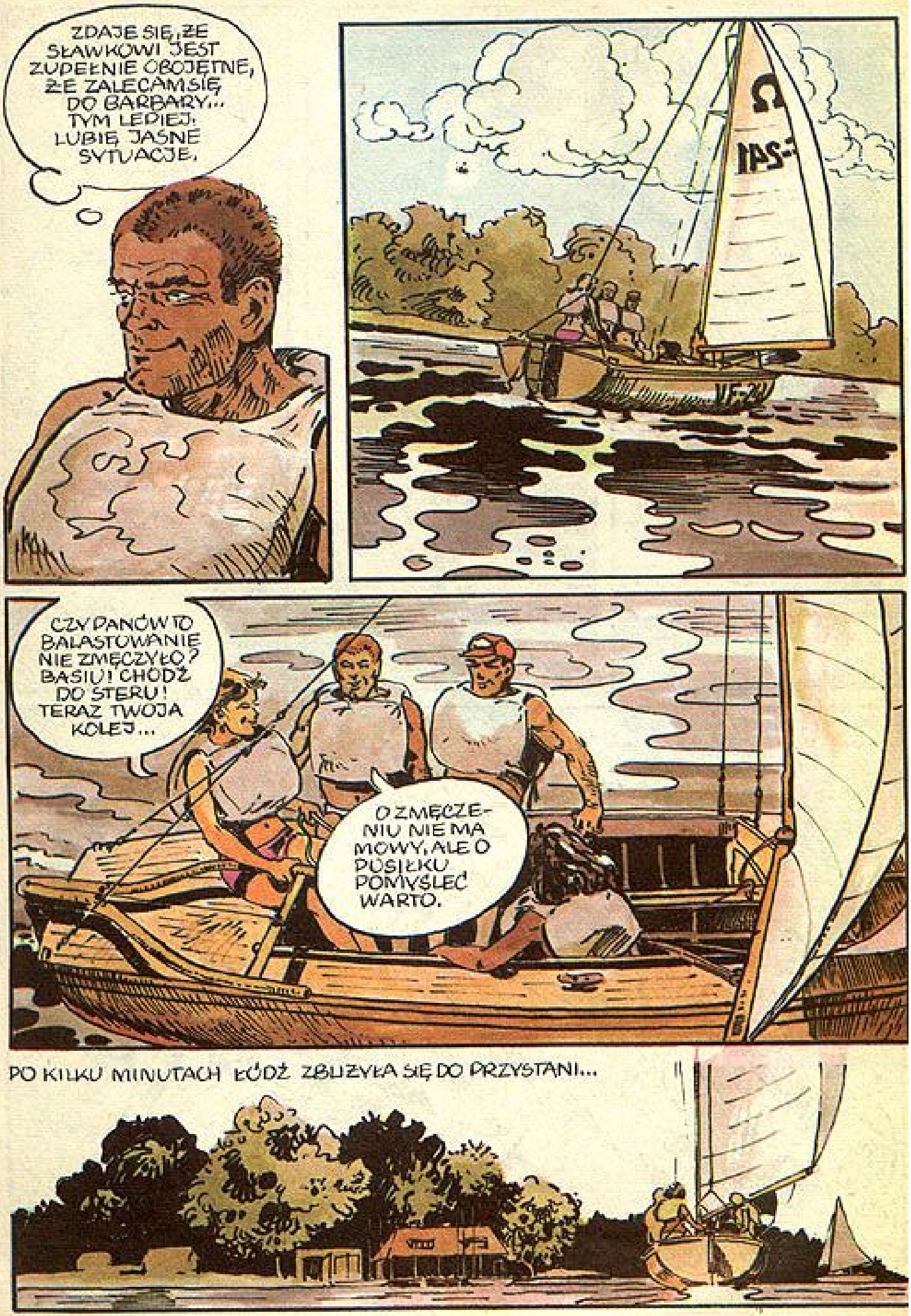
WCZORAJ ZAMELDOWALIŚCIE SWÓJ POWRÓT PO WYKONANIU POWIERZONYCH WAM ZADAŃ. KAP. KRUCEWICZ UCZESTNICZYŁ WE WSPÓLNYCH ĆWICZENIACH Z KOLEGAMI RADZIECKIMI, A WY, PORUCZNIKU KARSKI, ZABEZPIECZALIŚCIE MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE. OBU WAM GRATULUJĘ WYNIKÓW, ZWŁASZCZA POR. KARSKIEMU. ORGANIZATORZY ZAWODÓW PRZYSŁALI LIST Z PODZIĘKOWANIEM.
PO KILKU DNIACH. W GABINECIE DOWÓDCY JEDNOSTKI ŚMIGŁOWCÓW...

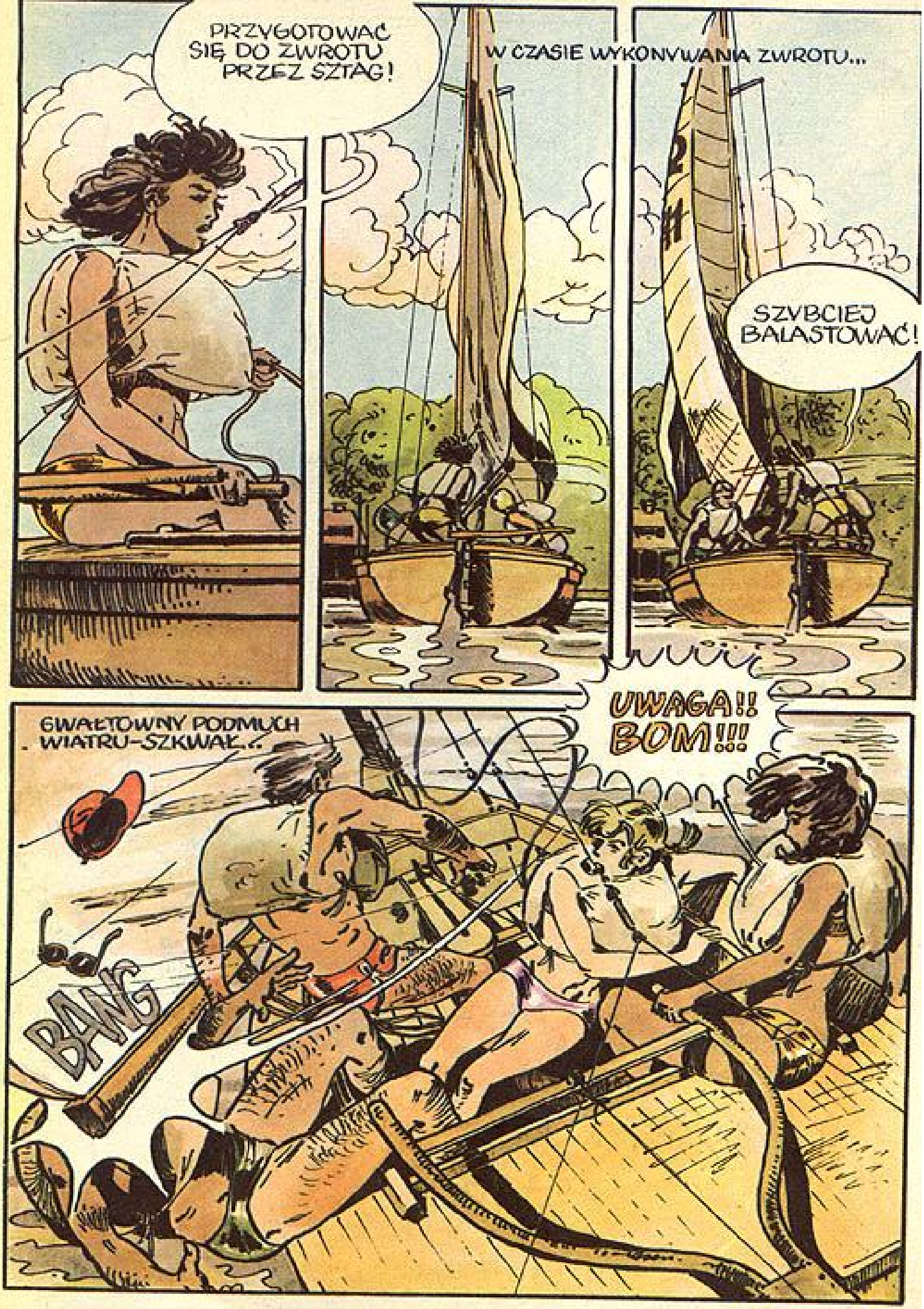
JAK JUŻ WIECIE ZAPEWNE, PLUT. KALIŃSKI ZOSTAŁ PRZYJĘTY DO WOJSKOWEJ AKADEMII TECHNICZNEJ SZCZERZE MÓWIĄC, ŻAL MI ROZSTAWAĆ SIĘ Z NIM. UWAŻAM, ŻE JEST JEDNYM Z NAJLEPSZYCH NASZYCH MECHANIKÓW. BĘDZIE Z NIEGO WARTOŚCIOWY OFICER I INŻYNIER...
PRZYGOTOWYWAŁ SIĘ DO TEGO OD DAWNA. BYŁBYM ZMARTWIONY, GDYBY MU SIĘ NIE UDAŁO. ALE NA MYŚL O POŻEGNANIU ROBI MI SIĘ SMUTNO -OD POCZĄTKU BYLIŚMY RAZEM...

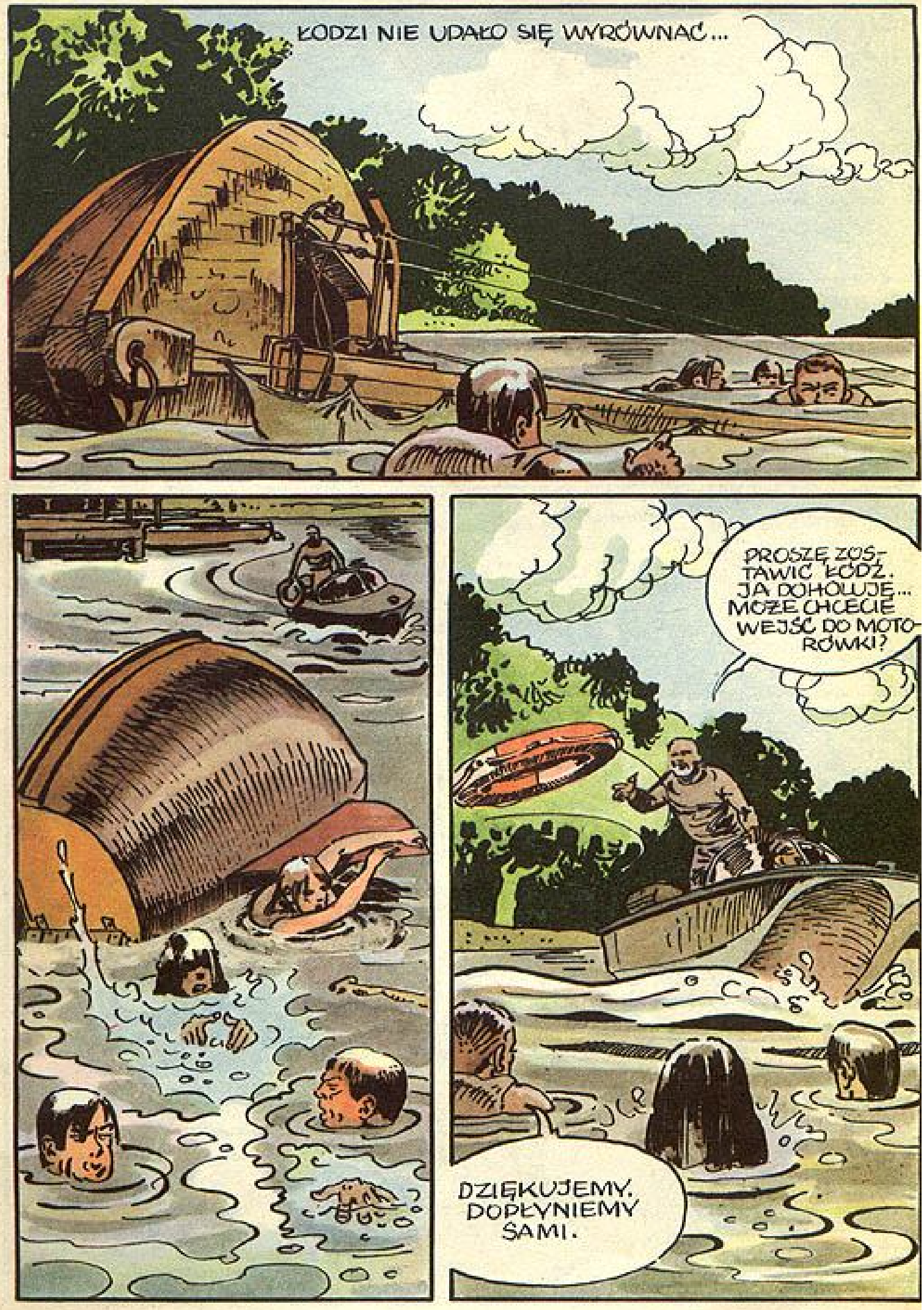
A TERAZ JUŻ DZIĘKUJĘ I ŻYCZĘ PRZYJEMNEJ NIEDZIELI. W PONIEDZIAŁEK PROSZĘ WAS OBU O ZAMELDOWANIE SIĘ U MNIE O ÓSMEJ RANO...

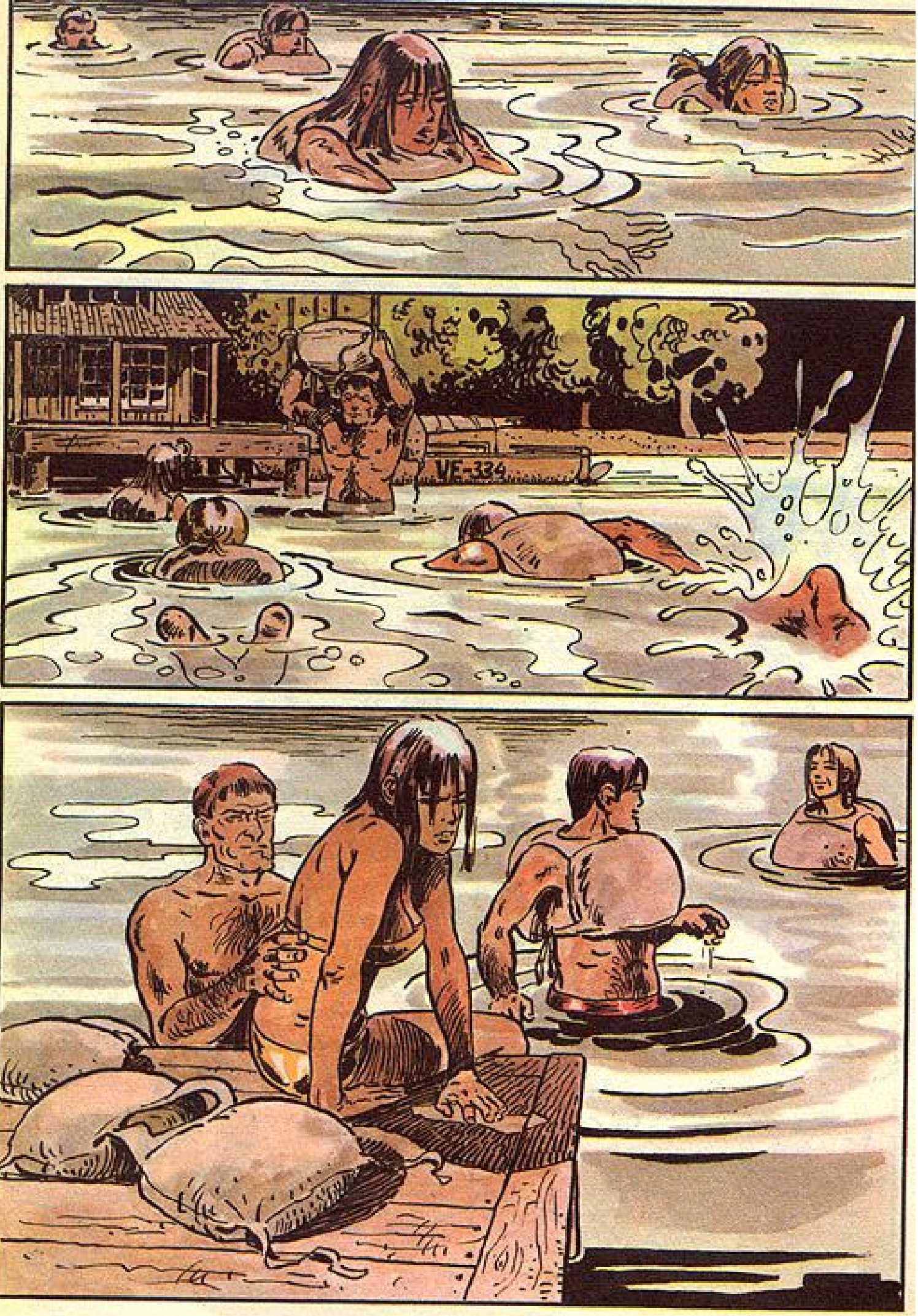
W NIEDZIELĘ NA ZALEWIE ZEGRZYŃSKIM...
VF-334
MOŻE RZECZYWIŚCIE ZA OSTRO. WEŹ ODE MNIE STER, BASIU!
CZY MUSIMY PŁYNĄĆ TAK OSTRO?!

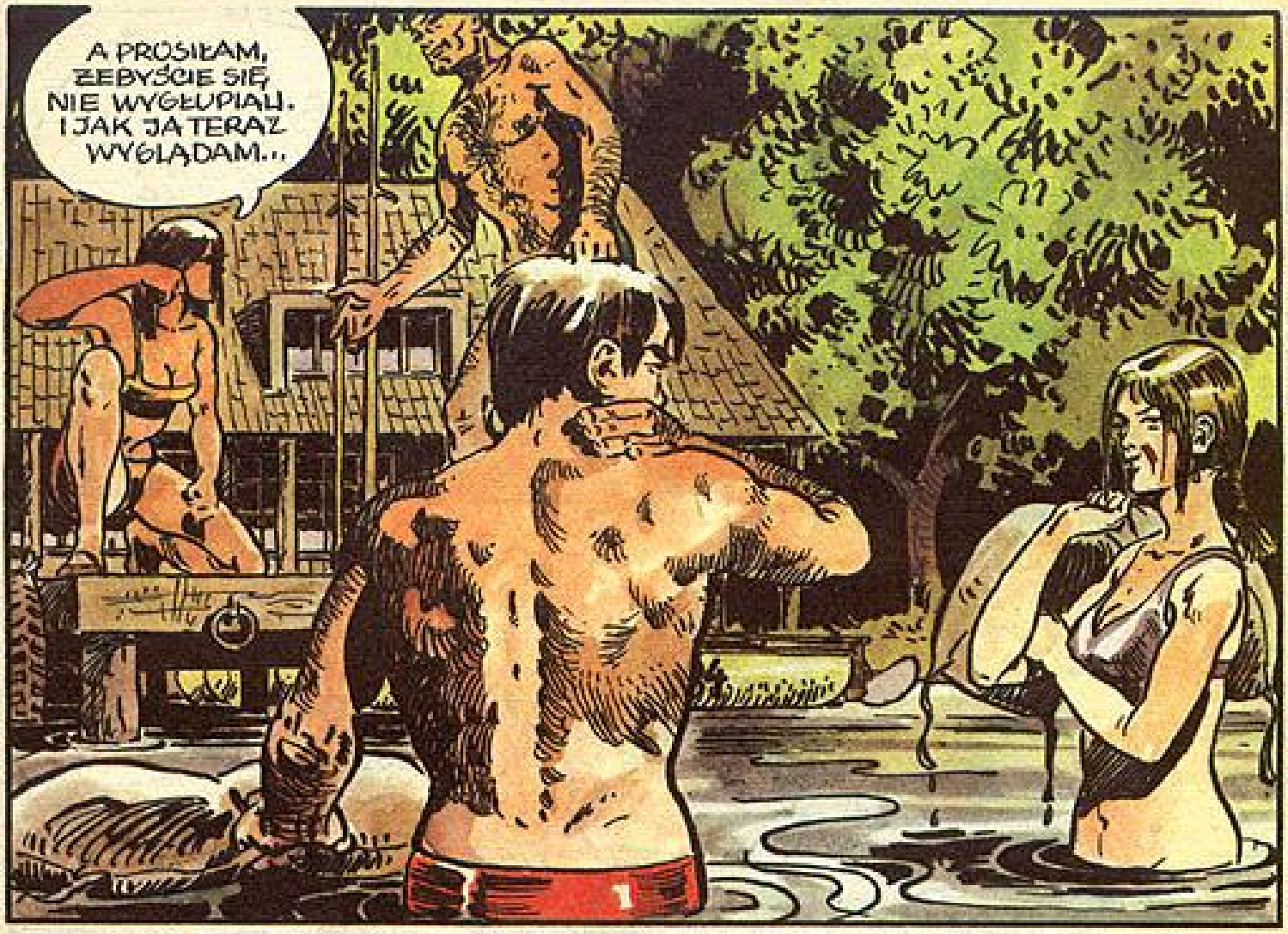
MOŻE PÓŹNIEJ. ATERAZ WOLAŁABYM, ŻEBYŚMY SIĘ NIE WYWRÓCILI. NIE CHCIAŁABYM ZAMOCZYĆ WŁOSÓW...
WYWRÓCIĆ SIĘ PRZY TAK WSPANIAŁYM STERNIKU JAK PANI HANIA!
I PRZY TAK KARNEJ ZAŁODZE?
BARBARA JEST OSTATNIO WYRAŹNIE ROZDRAŻNIONA...
DZIĘKUJĘ ZA TAK WYSOKĄ OCENĘ. PRZYZNAM SIĘ JEDNAK, ŻE NIE MAM ZBYTNIEJ WPRAWY W PROWADZENIU ŁÓDZI, PRZY NIERÓWNYM I PORYWISTYM WIETRZE...
ONA MI SIĘ CORAZ BARDZIEJ PODOBA. UROCZA DZIEWCZYNA. CIEKAW JESTEM CO ONA MYŚLI NA MÓJ TEMAT. I CZY UŚMIECHA SIĘ DO MNIE, CZY DO KRUCEWICZA!... A BARBARA? DAŚA SIĘ, JAK ZWYKLE KOKIETUJE KRUCEWICZA... A TEN WNIEBOWZIĘTY. JAKOŚ MNIE TO NIE OBCHODZI. WIEM JUŻ NA PEWNO, ŻE SPRAWA ZNIĄ JEST DLA MNIE SKOŃCZONA.

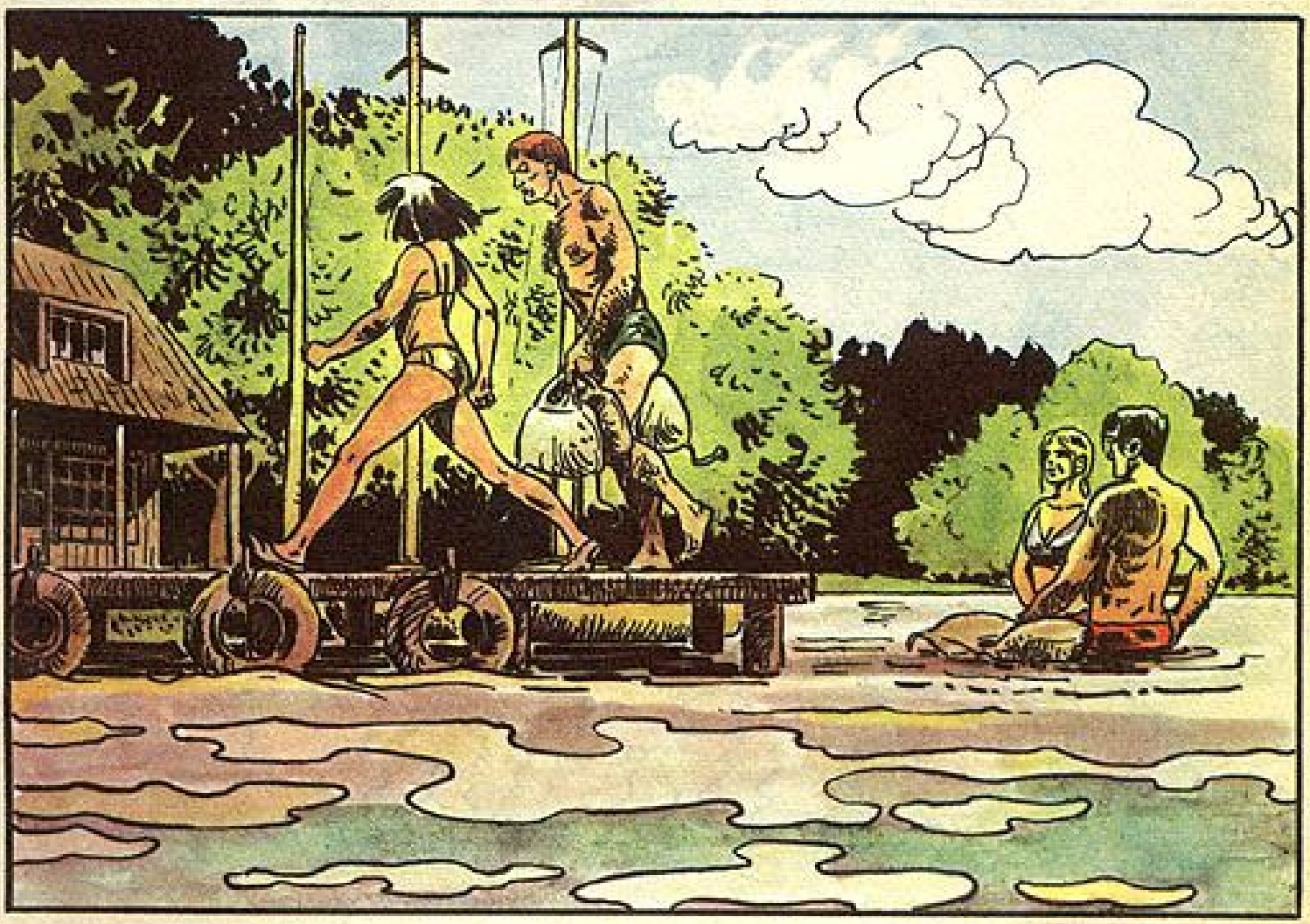

ZDAJE SIĘ, ŻE SŁAWKOWI JEST ZUPEŁNIE OBOJĘTNE, ŻE ZALECAM SIĘ DO BARBARY... TYM LEPIEJ. LUBIĘ JASNE SYTUACJE.
CZY PANÓW TO BALASTOWANIE NIE ZMĘCZYŁO? BASIU! CHODŹ DO STERU! TERAZ TWOJA KOLEJ...
O ZMĘCZENIU NIE MA MOWY, ALE O PODWIECZKU POMYŚLEĆ WARTO.
PO KILKU MINUTACH ŁÓDŹ ZBLIŻYŁA SIĘ DO PRZYSTANI...

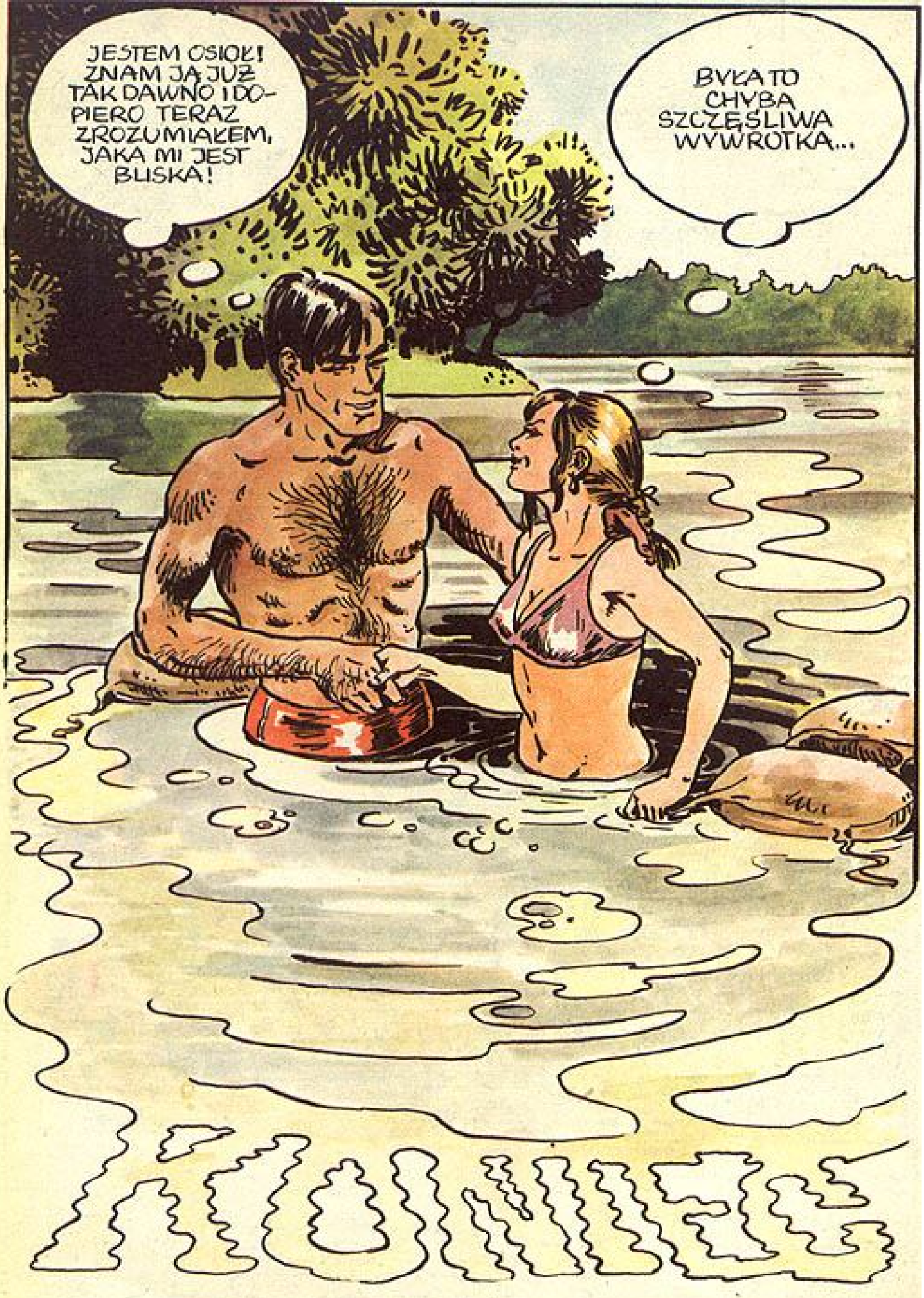

PRZYGOTOWAĆ SIĘ DO ZWROTU PRZEZ SZTAG!
W CZASIE WYKONYWANIA ZWROTU...
SZYBCIEJ BALASTOWAĆ!
GWAŁTOWNY PODMUCH WIATRU-SZKWAŁ...
UWAGA!! BOM!!!
BANG


ŁODZI NIE UDAŁO SIĘ WYRÓWNAĆ...
PROSZĘ ZOSTAWIĆ ŁÓDŹ. JA DOHOLUJĘ... MOŻE CHCECIE WEJŚĆ DO MOTORÓWKI?
DZIĘKUJEMY. DOPŁYNIEMY SAMI.


VE-334


A PROSIŁAM, ŻEBYŚCIE SIĘ NIE WYGŁUPIALI. I JAK JA TERAZ WYGLĄDAM...




JESTEM OSIOŁ! ZNAM JĄ JUŻ TAK DAWNO I DOPIERO TERAZ ZROZUMIAŁEM, JAKA MI JEST BLISKA!
BYŁA TO CHYBA SZCZĘŚLIWA WYWROTKA...

ŻEGLARSTWO

Zgodnie z encyklopedyczną definicją, żeglarstwo jest dyscypliną sportów wodnych i turystyki kwalifikowanej, uprawianą na jachtach żaglowych. Obejmuje ono żeglarstwo regatowe, turystykę żeglarską i rekreację.

Już w starożytnym Egipcie pływały po Nilu trzcinowe łodzie z żaglem rejowym – rozpiętym na poprzecznym drzewcu – dostosowane do wiatrów wiejących z tyłu. Jednak żeglarstwo jako sport zrodziło się dopiero na przełomie XVI i XVII wieku w Holandii. Pierwszą samotną morską wyprawę z Vlissingen do Londynu odbył jachtem Henry de Voogt w roku 1601. Pierwsze znane regaty żeglarskie zorganizowano w roku 1661 na Tamizie, między Greenwich i Gravesend. Pierwszy klub żeglarski powstał w Irlandii w 1720 roku. W Warszawskim Towarzystwie Wioślarskim już od roku 1890 pływał jacht „Boruta". Pierwszy zaś w Polsce klub żeglarski został założony w Chojnicach w 1922 roku. Dwa lata później działały już w Polsce cztery kluby żeglarskie (m.in. Yacht Klub Polski, którego pierwszym komandorem został gen. Mariusz Zaruski – w latach międzywojennych przewodniczący Komitetu Floty Narodowej oraz kapitan harcerskiego jachtu „Zawisza Czarny"). Żeglarstwo, jako sport masowy, rozwinęło się w naszym kraju w latach sześćdziesiątych. Pod koniec tego okresu było w Polsce około 300 jednostek morskich i ponad 5 tys. jachtów śródlądowych. Obecnie, w klubach i sekcjach żeglarskich zrzeszonych w PZŻ, uprawia ten sport około 100 tys. młodych żeglarzy. Upowszechnianiu żeglarstwa śródlądowego służą znakomicie liczne w naszym kraju jeziora i zalewy. Największym ich skupiskiem, a jednocześnie najbardziej uczęszczanym przez żeglarzy obszarem, jest Pojezierze Mazursko-Warmińskie. Tam właśnie – w rejonach miast Węgorzewo, Mikołajki, Orzysz i Pisz – znajduje się zespół wielkich polskich jezior. Zaś samo Giżycko jest największym w Polsce ośrodkiem śródlądowego żeglarstwa sportowego, wyposażonym w nowoczesny sprzęt do wszechstronnego żeglarskiego szkolenia.

Uprawiać żeglarstwo mogą wszyscy. Ci, którzy nie zdobyli jeszcze kwalifikacji żeglarskich mogą zaczynać od pływania pod żaglem na kajaku bądź też na popularnych u nas Makach – małych łodziach o niewielkiej powierzchni żagla. Umiejętność pływania, potwierdzona posiadaniem karty pływackiej, jest jednak podstawowym warunkiem dopuszczającym do uprawiania sportów wodnych – w tym i żeglarstwa.

Od 1973 roku upowszechnia się w Polsce nowa dyscyplina żeglarska – windsurfing, czyli żeglowanie na desce. Sport ten, w swej pierwotnej postaci, wywodzi się z Polinezji. Jej mieszkańcy strugali deski z palmowych pni i – korzystając z długich oceanicznych fal – pływali po nich. W roku 1967 dwaj Amerykanie, James Drake i Hoyle Schweitzer, połączyli deskę z żaglem. Tak powstał windsurfer. Od tego czasu windsurfing zrobił niebywałą furorę na całym świecie. Komisja Windsurfingu – działająca przy PZŻ od 1975 roku – organizuje regularnie mistrzostwa Polski w tej dyscyplinie żeglarskiej, a polscy zawodnicy zajmują czołowe miejsca w regatach w Czechosłowacji, Bułgarii i NRD. Podstawą konstrukcji typowego windsurfera jest kadłub długości 3650 mm i szerokości 650 mm wykonany ze sklejki lub laminatu. Maszt buduje się z drewna, lekkiego metalu lub z żywicy wzmocnionej szklanym włóknem. Żagiel – o powierzchni 5,2 m² – najczęściej wykonuje się z dakronu. W dolnej części żagla – na wysokości głowy zawodnika – wszyty jest prostokąt przezroczystego materiału (np. folii plastykowej) tworzący okienko do obserwowania przestrzeni po stronie zawietrznej. Dzięki prostej i lekkiej konstrukcji windsurfera oraz możliwości pływania na nim nawet po niewielkich akwenach, windsurfing zyskuje z roku na rok coraz więcej zwolenników.

Specyficzną dziedziną żeglarstwa jest sport bojerowy uprawiany tylko w zimie na zamarzniętych taflach jezior czy zalewów. Polacy mają w tej dyscyplinie osiągnięcia na skalę światową.

Mówiąc o żeglarstwie w naszym kraju nie sposób pominąć wielkich wyczynów polskich samotnych żeglarzy. Prekursorem polskich samotnych podróży dookoła świata był kpt. Leonid Teliga, który wiosną 1967 r. wyruszył na jachcie „Opty" w samotny rejs. Powrócił w 1969 r. przepłynąwszy 29 420 mil morskich. W latach 1972–73 opłynął Ziemię kpt. Krzysztof Baranowski pokonując 32 834 mile morskie. W lipcu 1978 roku zakończyła olbrzymim sukcesem samotny rejs dookoła świata kpt. Krystyna Chojnowska-Liskiewicz. Dotychczas jej rekordu nie pobiła żadna kobieta. Do popularyzacji i rozwoju żeglarstwa w Polsce przyczynili się swoimi wyczynami w regatach oceanicznych kpt. Teresa Remiszewska i kpt. Kazimierz Jaworski.

„Kreksa" jest ostatnim odcinkiem serialu „Pilot śmigłowca". Autorem scenariuszy wszystkich zeszytów tej serii jest płk **Witold Jarkowski**, autorami opracowania graficznego – **Grzegorz Rosiński, Bogusław Polch, Mirosław Kurzawa** i **Marek Szyszko**. Publikowana w odcinkach „Historia Lotnictwa Polskiego" została opracowana przez płk. dr. **Czesława Krzemińskiego**.

Wydawnictwo „Sport i Turystyka". Warszawa 1983. Wydanie I. Nakład 200 270 egz. ŁZG. Zam. 271/11/82 M-3

WYSIŁEK BOJOWY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO W II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Polscy lotnicy mężnie walczyli i zwyciężali na froncie wschodnim, na drodze do kraju najkrótszej, zapewniającej wolność ojczyźnie. Jednostki lotnicze Ludowego Wojska Polskiego, utworzone na terytorium ZSRR, wniosły istotny wkład w zwycięstwo nad faszystowskimi Niemcami. Pierwszą regularną jednostkę lotniczą (eskadrę myśliwską) zaczęto formować w lipcu 1943 r. Na początku 1945 r. Ludowe Lotnictwo Polskie posiadało już 17 pułków lotniczych, w tym 12 pułków bojowych oraz 5 samodzielnych eskadr. Na wyposażenie tych jednostek składało się 750 samolotów różnych typów, w tym ponad 500 w samych tylko pułkach bojowych. W chwili zakończenia wojny Ludowe Lotnictwo Polskie liczyło 14,5 tysiąca żołnierzy. W szkołach radzieckich i polskich zdobywało kwalifikacje lotnicze 1220 podchorążych i elewów.

Na wszystkich etapach trudnych i zaciętych walk prowadzonych nad Warką, Warszawą, Wałem Pomorskim, Piłą, Kołobrzegiem, nad Bałtykiem, Odrą i Brandenburgią lotnictwo Ludowego Wojska Polskiego wypełniało z honorem każde powierzone mu zadanie. Polskie skrzydła na Wschodzie, w trudnych dniach wojny, wyrosły i krzepły u boku radzieckich. Zrodzone w tej walce braterstwo broni, umacniane nieustannie, stanowiło jedno ze źródeł rozwoju i siły naszego Ludowego Lotnictwa Polskiego.

W ciągu ośmiu i pół miesiąca walk (od 23 sierpnia 1944 r. do 4 maja 1945 r.) polskie jednostki lotnicze wykonywały zadania głównie zgodnie z kierunkiem działań 1 Armii WP, ściśle z nią współdziałając. O znaczeniu wysiłku militarnego Ludowego Lotnictwa Polskiego w ostatnim okresie wojny świadczy nie tylko ilość zaangażowanych przez nie sił, ale także skuteczność ich działania. Jednostki lotnicze Ludowego Wojska Polskiego działały w głównych strategicznych punktach, decydujących o losach wojny. Uczestniczyły w największych operacjach zaczepnych tego okresu – wiślańsko-odrzańskiej i berlińskiej.

Na szlaku bojowym od Warszawy do Berlina, od Wisły po Łabę lotnictwo polskie uzyskało szereg sukcesów, wnosząc pokaźny wkład w rozgromienie sił zbrojnych hitlerowskich Niemiec. W okresie od sierpnia 1944 roku do zakończenia wojny, Ludowe Lotnictwo Polskie – realizując różnorodne zadania – wykonało ogółem 13 620 lotów (w tym ponad 5800 – jednostki bojowe).

Imponująco przedstawia się bilans strat zadanych wojskom hitlerowskim przez lotnictwo polskie. W ciągu kilku tylko miesięcy działań bojowych zniszczyło ono i uszkodziło ponad 1300 samochodów, około 290 wagonów kolejowych, 28 parowozów i 25 czołgów wroga. Zatopiło w morzu 5 barek i okrętów. Obezwładniło ponad 400 baterii artylerii polowej i około 25 baterii moździerzy oraz zniszczyło i uszkodziło dużą liczbę innego sprzętu bojowego nieprzyjaciela. W 57 walkach powietrznych lotnictwo polskie zestrzeliło 16 samolotów nieprzyjaciela. Oceniając całokształt działalności bojowej lotnictwa Ludowego Wojska Polskiego należy podkreślić, że przez cały czas wykonywało ono zadania bojowe ściśle powiązane z operacjami wojsk lądowych, a więc zadania właściwe lotnictwu operacyjnemu (frontowemu). Dlatego też miernikiem jego wkładu w walkę z najeźdźcą hitlerowskim jest nie ilość stoczonych walk powietrznych i zestrzelonych samolotów, lecz efektywność działań współtowarzyszących operacjom wojsk naziemnych. W ten to właśnie sposób, zabezpieczając skutecznie działania wojsk lądowych, polskie jednostki lotnicze wniosły znaczny wkład w ogólne zwycięstwo nad faszystowskimi Niemcami.

Polska Rzeczpospolita Ludowa wysoko oceniła ofiarność i bohaterstwo żołnierzy naszego lotnictwa. Najbardziej zasłużona 4 mieszana dywizja lotnicza, w uznaniu zasług w walkach na Pomorzu, otrzymała zaszczytne miano dywizji „Pomorskiej" oraz została odznaczona Orderem Krzyża Grunwaldu II klasy. Sztandary wszystkich pułków 4 dywizji zostały udekorowane Krzyżami Srebrnymi Orderu Virtuti Militari V klasy. Związki taktyczne 1 mieszanego korpusu lotniczego – 2 dywizja lotnictwa szturmowego i 3 dywizja lotnictwa myśliwskiego – za wyróżnienie się w działaniach bojowych operacji berlińskiej otrzymały historyczne miano dywizji „Brandenburskich" i odznaczone zostały Orderami Krzyża Grunwaldu III klasy. 3 samodzielna eskadra lotnictwa łącznikowego – za udział w walkach nad Nysą i w Saksonii – odznaczona została (uchwałą Prezydium Rady Ministrów ZSRR) radzieckim Orderem Czerwonej Gwiazdy i otrzymała nazwę „Saska" (Rozkazem Naczelnego Dowódcy WP nr 180 z dnia 19.08.1945 r.).